

Organizadoras

Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Sandra Mansilla

Universidade Nacional de Tucumán (UNT)

Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino



Organizadoras

Virgínia Célia Cavalcante de Holanda
Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

Sandra Mansilla
Universidade Nacional de Tucumán (UNT)

Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino

Sobral/CE
2019



Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano en el norte argentino

© 2019 copyright by Virgínia Célia Cavalcante de Holanda, Sandra Mansilla (Orgs.)

Impresso no Brasil/Printed in Brasil

Efetuated depósito legal na Biblioteca Nacional



Rua Maria da Conceição P. de Azevedo, 1138

Renato Parente - Sobral - CE

(88) 3614.8748 / Celular (88) 9 9784.2222 / 9 9846.8222

contato@editorasertaocult.com

sertaocult@gmail.com / mammarco@gmail.com

Site: editorasertaocult.com

Conselho Editorial

Ana Paula Pinho Pacheco Gramata

Antonio Adílio Costa da Silva

Isorlanda Caracristi

Raimundo Lenilde de Araújo

Paulo Rogério de Freitas Silva

Alberto Pereira Lopes

Vanda Carneiro de Claudino Sales

Antonio Jerfson Lins de Freitas

Coordenação Editorial e Projeto Gráfico

Marco Antonio Machado

Revisão

Os textos publicados são de inteira responsabilidade
de seus autores.

Catálogo na publicação

Leolgh Lima da Silva – CRB3/967

E56 Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano del norte argentino. / Virgínia Célia Cavalcante de Holanda, Sandra Liliana Mansilla. (Orgs.). Sobral CE: Sertão Cult, 2019.

164 p.

ISBN: 978-85-67960-30-2 (e-book)

DOI: 10.35260/67960302-2019

1. Argentina- Planejamento urbano. 2. Argentina- Norte argentino- Urbano. 3. Argentina- Urbanismo. I. Título. II. Mansilla, Sandra Liliana.

Sobre as Organizadoras



Virgínia Célia Cavalcante de Holanda

Graduada e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará (UECE), Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). Realizou Estágio Pós-Doutoral na linha de Pesquisa Dinâmica Urbana e Regional junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), onde desenvolveu Pesquisa sobre: “O papel da Interiorização do Ensino Superior no espaço Urbano e Regional das cidades médias do Nordeste Brasileiro.” É Professora Associada da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), onde ingressou por meio de concurso público em 1995, sendo coordenadora do Mestrado Acadêmico da mesma Instituição no período de (2012 a 2016), fazendo atualmente parte do quadro de orientadores permanentes. É líder do Grupo de Estudos e Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional (GEPPUR), certificado pelo CNPq. Foi Bolsista Produtividade em Pesquisa no Programa de Bolsa de Produtividade em Pesquisa e Estimulo a Interiorização e à Inovação Tecnológica (BPI 2008 a 2012 e de 2016 a 2018) da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP). Desenvolve pesquisa nos seguintes temas: Cidades Médias, Circuitos Espaciais da Economia Urbana e a Geografia da Expansão do Ensino Superior no Nordeste Brasileiro.



Sandra Mansilla.

Profesora y Doctora en Geografía por la Universidad Nacional de Tucumán. Especialista en gestión del sistema educativo y sus instituciones, por la FLACSO. Directora de proyectos de investigación subvencionados por SCAIT (UNT) referidos a los procesos de configuración del espacio urbano en Tucumán y el NOA. Forma parte del Comité académico del Doctorado en Ciencias Sociales desde su creación. Ha publicado numerosos artículos sobre su especialidad y participado en gran cantidad de congresos y reuniones científicas nacionales e internacionales.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO / 7

MOVILIDAD URBANA Y DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TUCUMÁN / 9

Inés González Alvo

LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO, TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN LAS ÚLTIMAS DECADAS / 21

Mirta del Valle Caumo

EL IMPACTO SOCIAL Y URBANO DE LAS POLÍTICAS NEOLIBERALES DE LOS '90 EN LA ARGENTINA / 41

Claudio Sebastian Díaz

POLITICAS PUBLICAS, CAMBIOS PRODUCTIVOS Y ASENTAMIENTOS INFORMALES EN BANDA DEL RÍO SALÍ / 51

María Eugenia Colina

MÁS ALLÁ DE LO URBANO: DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA QUEBRADA DE EL TALA (CATAMARCA-ARGENTINA) / 69

Roxana E. Fiant

CIRCUITOS DE LA ECONOMIA URBANA EN LA CIUDAD DE LA BANDA / 79

Ana Beatriz Gioria

COMUNIDAD, CIUDAD, SEGURIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE NUEVOS PAISAJES URBANOS EN TUCUMÁN, ARGENTINA / 93

Horacio Silva

EL COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA CUENCA DEL RÍO “SALÍ DULCE” / 115

Melisa Jabif

ORGANIZACIÓN URBANÍSTICA DE SANTIAGO DEL ESTERO: APORTES DE AXEL BORSODORF / 127

Margarita Fantoni

EL DERECHO A LA CIUDAD. DE HENRI LEFEBVRE Y LOS MOVIMIENTOS
SOCIALES A LA BÚSQUEDA DE UN RECONOCIMIENTO COMO UN DERE-
CHO HUMANO EMERGENTE. PANORAMAS PRESENTES Y FUTUROS / 145

Juan Carlos Bautista Murillo

APRESENTAÇÃO

A cooperação técnica 01/2017, celebrada entre a Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA (Brasil) e a Universidade Nacional de Tucuman (Argentina), proporciona parcerias acadêmicas com boas perspectivas para o fortalecimento dos nossos cursos de pós-graduação.

Neste contexto, a coletânea que ora se apresenta reúne artigos produzidos para a finalização do curso ministrado na Pós-Graduação, modalidade Doutorado em Ciências Sociales, na Universidade Nacional de Tucuman –Argentina. O curso *Cuestión Urbana: Abordagens clássicas, abordagens contemporâneas*, foi ministrado em Agosto de 2018, objetivando discutir as questões teóricas e metodológicas nos estudos das problemáticas urbanas das cidades da América Latina.

A experiência de trabalhar com um grupo formado por doutorandos de diferentes formações no campo das Ciências Humanas foi singular e contou com a indispensável colaboração da Profa. Dra. Sandra Liliana Mansilla e dos cuidados atentos da Acadêmica do Curso de Arquitetura, Virgínia Soria Mansilla.

Os artigos estão ancorados nas indicações bibliográficas trabalhadas nas discussões durante o curso, aliados aos olhares atentos dos autores sobre seus recortes e interesses de pesquisa, resultando em uma contribuição original. Os artigos que compõem a coletânea estão todos em espanhol e contam com essa apresentação em Português.

Abre a coletânea o artigo intitulado *Movilidad urbana y desigualdad socio-territorial en el sistema metropolitano de Tucumán*, de autoria de Inés González Alvo. Nele a autora discute os aspectos do atual sistema da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Tucuman, realizando uma crítica às desigualdades produzidas por esse sistema, porém, apresenta possibilidades de recondução rumo a um processo que assegure uma mobilidade urbana mais equilibrada. O artigo segundo, intitulado *La Ciudad De Santiago Del Estero, Transformaciones Territoriales En Las Últimas Decadas*, de Mirta del Valle Caumo, aborda as dinâmicas urbanas na perspectiva do papel desempenhado por uma cidade média no complexo intra e interurbano da rede urbana de uma província do Norte Argentino.

O terceiro artigo, de Claudio Sebastian Díaz, que tem como título *El impacto social y urbano de las políticas Neoliberales de los '90 en la Argentina*, se debruça sobre

os desdobramentos das políticas neoliberais da década de 1990 para a Argentina com o olhar mais atento sobre os reatamento dessas políticas para as cidades, com leitura amparada nos aportes teóricos do professor Milton Santos. O quarto artigo, *Políticas Publicas, Cambios Productivos y Asentamientos Informales En Banda Del Río Salí*, de autoria de María Eugenia Colina, analisa como as cidades latino-americanas historicamente foram marcadas por contradições e desigualdades, suas reflexões estando focadas no sistema metropolitano de Tucumán. Já o quinto artigo, de Rozana Fiant, que tem como título *Más alla de lo urbano: dinámicas territoriales en la quebrada de el tala Catamarca-argentina*, realiza uma leitura amparada na Geografia Cultural e apresenta as transformações em um espaço periurbano na província de Catamarca, a partir das lógicas de diferentes atores e das articulações entre o público e o privado que reverberam na construção da paisagem.

O Sexto trabalho, *Circuitos de La Economía Urbana en la Ciudad de La Banda*, de Ana Beatriz Gioria, assim como Díaz, busca as contribuições do Prof. Milton Santos para o entendimento do urbano, mas envereda pela teoria dos dois circuitos da economia urbana para discutir a vida em La Banda, na província de Santiago del Estero. Horacio Silva é autor do sétimo artigo, *Comunidad, ciudad, seguridad algunas consideraciones sobre nuevos paisajes urbanos en Tucumán, Argentina*, no qual questiona algumas trocas realizadas nas paisagens urbanas da província de Tucumán, estabelecendo diálogo com a questão urbana discutida na geografia e em outros campos disciplinares, como a filosofia, semiótica e psicanálise.

O oitavo artigo, *El componente de participación ciudadana en la gestión ambiental de la cuenca Del río “salí dulce”*, de Melisa Janif, aborda as diversas facetas da gestão ambiental e territorial na Região da bacia hidrográfica do Rio Salí-Dulce. O artigo seguinte é *Organización urbanística de Santiago del Estero Aportes de Axel Borsdorf*, de Margarita Fantoni, no qual a autora reflete sobre a configuração urbana da cidade de Santiago a partir das contribuições de Axel Borsdorf em sua clássica proposta sobre o modelo de desenvolvimento das cidades latino-americanas, baseado nos aspectos urbano, político, social e econômico. Nesse contexto, a autora realiza uma periodização para compreender a cidade desde a sua fundação. Juan Carlos Bautista Murillo é o autor do décimo artigo, que fecha a coletânea, intitulado *El derecho a la ciudad de Henri Lefebvre y los movimientos sociales a la búsqueda de un reconocimiento como un derecho humano emergente. Panoramas presentes y futuros*. O texto é uma reflexão teórica sobre o direito à cidade apresentada e discutida na obra de Henry Lefebvre. O enfoque é uma bela contribuição para os estudos da cidade e do urbano no presente.

Virgínia Célia Cavalcante de Holanda



MOVILIDAD URBANA Y DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TUCUMÁN

PROBLEMAS Y DESAFÍOS PARA LA MOVILIDAD EQUITATIVA

Inés González Alvo¹

INTRODUCCIÓN

Las ciudades de la globalización se presentan en este siglo con características comunes, como ser los problemas relacionados al crecimiento extendido en superficie y de baja densidad y los desafíos sobre los derechos y la inclusión. En el contexto latinoamericano, la desigualdad socio-territorial es un rasgo histórico y estructural sostenido y reproducido en múltiples escalas, a pesar de algunos avances en materia social de los últimos tiempos en materia de políticas redistributivas (CZYTAJLO, 2017). Las inequidades en la movilidad y el consecuente acceso ineficiente a los bienes y servicios de la ciudad refuerzan los procesos de segregación y profundizan las diferencias. Reducir estas desigualdades es fundamental para poder disminuir la pobreza, mejorar el ejercicio de los derechos de los ciudadanos y tender hacia un desarrollo sustentable (CEPAL, 2016).

El papel crucial que toma la movilidad y el transporte en el crecimiento urbano ha sido estudiado por distintos autores. Entre ellos se destaca François Ascher quien sostiene que “la historia de las ciudades ha estado marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de bienes (b), in-

¹ Arquitecta. Becaria doctoral CONICET. Doctoranda en Ciencias Sociales (Orientación Geografía) de la Facultad de Filosofía y Letras (UNT). Integrante del equipo de investigación del Observatorio de Fenómenos Urbanos y territoriales (OFUT), Instituto de Planeamiento y Desarrollo urbano (IPDU), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán. Docente de las materias “Urbanística I” y “Taller de Urbanismo y Planificación I” FAU-UNT. Correo electrónico: inesalvo@gmail.com.

formación (i) y personas (p)” (2005). Este sistema de movilidades, a la que el autor llama “sistema bip”, constituye el núcleo de las dinámicas urbanas y tiene un profundo impacto en la forma de la ciudad, en el espacio urbano y en la organización de la sociedad (2001).

En el mundo actual, el tema de la movilidad urbana representa una preocupación creciente, ya que es un factor fundamental en la vida cotidiana de las personas y se vincula con sus derechos como ciudadanos. La movilidad hace referencia a los desplazamientos de los habitantes con el fin de satisfacer necesidades, como acceder a sus actividades y a los diversos servicios urbanos. La accesibilidad, por su parte, alude a la facilidad con la que un individuo puede salvar las distancias para llegar a los lugares a donde realizará sus actividades (GUTIERREZ, 2012). La movilidad y la accesibilidad estarán relacionadas con los lugares de residencia y con su posibilidad de uso de los distintos medios de transporte. Esto dependerá a su vez por la diferenciación social en los patrones de movilidad en términos de lugar de residencia, género, edad, ingreso y nivel educativo (MIRALLES-GUASCH, 2002). En la Nueva Agenda Urbana de 2016 se estableció como parte de los objetivos lograr ciudades y asentamientos humanos donde los habitantes gocen de igualdad de derechos y oportunidades. Parte de esos derechos es el de la movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos. El sistema de movilidades debe responder y adaptarse a una sociedad diversificada que requiere desplazamientos multimodales complejos. Es crucial que el sistema de movilidad sea sustentable y que garantice la accesibilidad de las personas al territorio.

El caso de estudio del presente artículo comprende un complejo espacio metropolitano, el SiMeT, conformado por las unidades administrativas que integran el Gran San Miguel de Tucumán² y otros ámbitos de la administración local que mantienen vínculos funcionales y que albergan importantes activos ambientales. El conglomerado posee alrededor de 900.000 habitantes, número que representa al 68% de la población provincial y se localiza en un área inferior al 10% de la Provincia (CASARES; JARMA, 2009). En las últimas dos décadas la población metropolitana de Tucumán ha crecido en un 30% mientras que la mancha urbana se ha extendido en un 90%. Este proceso responde al patrón de crecimiento extendido en superficie, de baja densidad y límites difuso, rasgos comunes en las ciudades a nivel global que acentúan las desigualdades socio-territoriales.

2 El aglomerado definido como Gran San Miguel de Tucumán en el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas corresponde a la noción de área metropolitana acuñada por distintos autores.

MOVILIDAD URBANA Y DERECHO A LA CIUDAD

La noción de movilidad toma relevancia desde comienzos del siglo XXI, en el contexto de estudios urbanos y de transporte. Desde la sociología urbana y la geografía humana se pone énfasis en los aspectos sociales. Recientemente, movilidad y transporte han experimentado cambios respecto a su estudio; el enfoque pasó del transporte a los traslados de la población. Esto implicó una nueva orientación de la oferta –transporte- a la demanda -la movilidad de los habitantes. Este viraje se encuentra enmarcado, además, en un cambio de paradigma, de la modernidad y el crecimiento ilimitado al de la sustentabilidad (MIRALLES-GUASCH, 2013) e inclusión.

En un primer acercamiento a la noción de movilidad la definimos como “una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana” (GUTIERREZ, 2012). Según Jorge Blanco (2010) la movilidad debe satisfacer las necesidades diferenciadas temporal y espacialmente, según diferentes grupos sociales. Para entender, estudiar y solucionar los desplazamientos deben considerarse los componentes en relación a los sujetos que los realizan, como diferenciación social, etaria, de género, y sus percepciones, entre otros (BLANCO, BOSCHER; APAOLAZA, 2014). En resumen, la movilidad hace referencia a la necesidad de desplazamiento por la ciudad con el fin de acceder a lugares a donde se realizan diversas actividades, como por ejemplo a la vivienda, al trabajo, a la recreación, a las relaciones sociales, al surtido de las ofertas urbanas.

Se presentan dos fenómenos simultáneos y combinados que, a la vez, parecen contradictorios. Por un lado, existe una explosión de la movilidad (DE MATTOS, 2006) debido al impacto de las tecnologías de la información y la comunicación, a la disminución de las barreras espaciales y temporales y a cambios en los modos de vida y de localización. Por otro lado, se manifiesta una inmovilidad, marcada por la desigualdad en la accesibilidad y los procesos de segregación socio-territoriales (GUTIERREZ, 2012).

En las últimas décadas del siglo XX se generalizó el uso intensivo del vehículo motorizado particular, el automóvil, desplazando en cierta medida tanto a los medios masivos de movilidad motorizada (tranvía, tren, transporte público de pasajeros) como a los medios no motorizados (la caminata a pie, la bicicleta). Esto transformó por completo el panorama de la movilidad en la ciudad, ya que los vehículos privados posibilitaron una urbanización creciente, extensa y de baja densidad. Este fenómeno alcanzó un nivel de alta complejidad, sin que existiera en forma paralela una planificación apropiada para dar respuesta a los requerimientos de los ciudadanos. De

hecho, las necesidades de las personas se vieron postergadas en pro de las del vehículo (HERCE VALLEJO, 2013). Tal situación provoca una doble exclusión para gran parte de la población, ya que, por un lado, los espacios no están adaptados para el uso peatonal, y por otro, porque muchos ciudadanos carecen de recursos para adquirir un medio de transporte propio.

La movilidad es el derecho de todos los ciudadanos a poder desplazarse y acceder a los bienes del territorio derecho (ASCHER, 2001, 2005) lo que posibilita ejercer otros derechos, como el de libertad, salud, trabajo, educación, vivienda digna, entre otros. Este derecho es reconocido en las agendas internacionales como la Carta mundial del Derecho a la Ciudad y la Nueva agenda Urbana, junto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La “Carta mundial del Derecho a la Ciudad” (2004) se concibe como una herramienta con el fin de contribuir a las luchas urbanas y con el reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad. Este último concepto es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. El Artículo XIII de la carta mencionada hace referencia al derecho al transporte y movilidad al subrayar la importancia de satisfacer este derecho de los ciudadanos, atendiendo sus distintas necesidades según su singularidad (género, edad, grupo social, capacidades motrices reducidas, etc.). Estos conceptos también son tomados y ampliados como uno de los objetivos en la “Nueva Agenda Urbana” de 2016: promover la movilidad urbana sostenible, segura y accesible para todos.

DESIGUALDAD SOCIO-TERRITORIAL Y JUSTICIA SOCIAL

Como ya fue mencionado, la desigualdad socio-territorial es una característica histórica y estructural sostenida y reproducida en el contexto latinoamericano. Los patrones de desigualdad social no se limitan a los ingresos y el nivel socioeconómico, sino también a las desigualdades de género; las desigualdades relacionadas con la edad (especialmente niños, jóvenes y adultos mayores), y las desigualdades territoriales. Estas dimensiones se enlazan y se potencian entre sí, presionando a ciertos grupos de población (CEPAL, 2016).

En los últimos 10 años varios países de la región aplicaron políticas que tendieron a una leve reducción en la desigualdad de ingresos, mientras al mismo tiempo continúa la expansión de los espacios metropolitanos de forma fragmentada. Se plantea una situación paradójica, ya que este patrón de urbanización extendido acrecienta la desigualdad en el acceso a la ciudad y a sus bienes, servicios y oportunidades, a la vez que refuerza la segregación social, lo que disminuye las posibilidades de movilidad social ascendente. El resultado es un escenario contradictorio entre un intento de reducir las desigualdades en los ingresos y la persistencia de un patrón de urbanización

intrínsecamente excluyente (SEGURA, 2014). La desigualdad se presenta no sólo en diferencias de ingreso y patrimonio, sino además en un acceso inequitativo al territorio y a sus bienes y servicios.

Ante estas desigualdades, la justicia social puede ser entendida como una serie de principios para solucionar conflictos. Ésta es la aplicación de la justicia a problemas que emergen de la necesidad de la cooperación social a favor de una mejora individual. La justicia socio- territorial puede ser interpretada primero como la distribución del ingreso de modo que sean cubiertas las necesidades de la población, sean asignados recursos a fin de maximizar los efectos multiplicadores, y sean invertidos recursos adicionales para ayudar a superar dificultades del medio físico y social. Y, en segundo lugar, los mecanismos deben permitir que los territorios menos propicios sean lo más favorables posible (HARVEY, 1977).

MOVILIDAD URBANA EN EL SIMET

La historia de Tucumán experimenta grandes cambios, al producirse una revolución en el transporte con la llegada del ferrocarril en 1876. Como resultado, comienza un gran desarrollo socioeconómico en la provincia (MANZANAL, 2000), que llevó a que se produjera una transformación espacial, a lo largo de las siguientes décadas. El ferrocarril resultó decisivo para la estructuración del territorio, tanto a escala regional como urbana, por lo que en la década de 1920 la Provincia afianza su rol articulador regional del Noroeste Argentino como centro de flujos de comunicaciones económicas y culturales. La infraestructura del ferrocarril, caracterizada por su perdurabilidad, tendrá un papel crucial en la forma del crecimiento y la estructura del espacio metropolitano (SOSA PAZ, 2006).

En 1948, siguiendo la Ley de Propiedad Horizontal, comienza a generalizarse la edificación en altura. Se inicia la densificación de la trama urbana, sin tomar recaudos en cuanto a la infraestructura o encarar una mínima reorganización de los espacios públicos (PNUMA, 2007). En los años '50 comienza el proceso de metropolización, al integrarse la periferia con la ciudad de San Miguel de Tucumán.

La dictadura militar dispuso en 1966, a través de un decreto, el cierre de siete ingenios lo que provocó un efecto dominó y al cabo de dos años cerraron once fábricas azucareras (MERCADO, 2016). La provincia sufrió como consecuencia una grave crisis socioeconómica y un proceso de desindustrialización. Comenzó una importante migración de los poblados formados en torno a los ingenios hacia la ciudad (PUCCI, 2007). Este problema se sumó a la falta de planificación territorial metropolitana, lo que condujo a un crecimiento sin límites. El área urbana se expandió como una mancha de aceite, sin control y con densidades muy bajas (PNUMA, 2007).

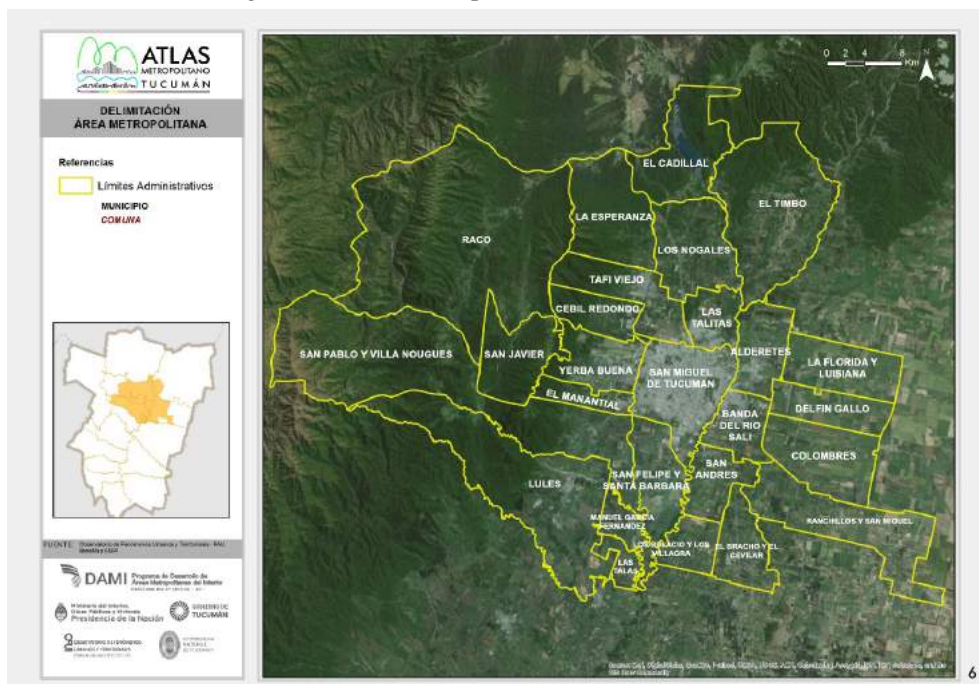
Este proceso, sumado a una multiplicidad de factores, entre ellos la creciente generalización del transporte automotor, provocó un desmantelamiento progresivo del sistema ferroviario que se suma a la temprana desaparición del tranvía y del trolebús. El ferrocarril –que había posibilitado la modernización de la industria azucarera y apoyado su funcionamiento, a la vez que estructuraba la expansión de la ciudad y de sus actividades- comenzó a perder su liderazgo como transporte de pasajeros, y pasó a ocuparse casi exclusivamente de la carga de productos, con lo que se redujo notablemente su parte en el mercado. Desde las últimas dos décadas del siglo XX hasta nuestros días, los transportes masivos sufren una gran pérdida de usuarios. Al mismo tiempo se impone el automotor como medio de transporte. En resumen, la movilidad en el SiMeT fue adquiriendo gran complejidad, sin un ordenamiento que respondiera a las necesidades de la población.

Según el informe Lineamientos Estratégicos Metropolitanos de Tucumán (LEM)³ las consecuencias de esta falta de planificación se manifiestan en una deficiente accesibilidad, congestiones de tránsito en vías troncales, excesivo costo y tiempo en un transporte público de por sí de baja calidad, aumento del consumo de combustible con incremento de la huella de carbono producida de manera diferenciada según patrones de movilidad socioeconómicos, problemas de contaminación del aire y ruido, condiciones de vida desiguales y altas tasas de accidentes e inseguridad vial. Todo ello redundan en inequidad, baja calidad de vida y en una movilidad no sustentable en el mediano y largo plazo.

Vivimos en una sociedad diversificada, en la que los patrones de movilidad de los habitantes son variados. Es necesario estudiar estos patrones, así como las características del transporte (como medio de satisfacer la necesidad de movimiento de las personas), prestando especial atención a las desigualdades del sistema.

El SiMeT está formado por siete Municipios (el núcleo central de San Miguel de Tucumán, Banda del Río Salí, Alderetes, Las Talitas, Tafi Viejo, Yerba Buena y Lules) y por diecinueve comunas rurales correspondientes a distintos departamentos (CASARES; JARMA, 2009). El núcleo central del sistema, San Miguel de Tucumán, actúa como centro polifuncional con servicios de alta complejidad y especialización. Posee una alta concentración de actividades, y es la zona de mayor oferta de servicios y puestos de trabajo, lo que aumenta la congestión y densificación del área céntrica. Por otro lado, el SiMeT sufre los problemas ligados al acelerado crecimiento poblacional que genera una vertiginosa urbanización, extensa y de baja densidad. Esto es, no sólo permitido sino también fomentado por las políticas públicas y el mercado inmobiliario.

3 Consultoría realizada por el equipo del Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT) para el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), cuyo responsable es La Unidad Ejecutora Central (UEC), perteneciente al Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Imagen 1: Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT)

Elaboración OFUT-UNT para LEM-DAMI 2015 (BID N.º 2499/OC - AR)

En el caso del SiMeT, la red vial y el sistema de transporte son insuficientes para cubrir las necesidades de la población. Esta afirmación se basa en los datos obtenidos en el Estudio de Indicadores de Movilidad. Aunque el servicio de transporte público alcanza al 89,9% de la población, se observa un grave problema de conectividad que corresponde con las áreas más pobres y con menos cobertura de servicios, tales como electricidad, agua y cloacas. Las zonas con mejor cobertura de servicios están situadas en el casco céntrico de San Miguel de Tucumán y su extensión inmediata hacia el oeste. Se observa una marcada tendencia a definir los recorridos del transporte público en base a la rentabilidad empresarial y no a la necesidad social. Por otro lado, este sistema de transporte tampoco es concebido como un sistema integrado y en red.⁴

Según la Encuesta Origen Destino (EOD) para el área metropolitana de Tucumán (PTUMA, 2011)⁵ el promedio es 2,46 viajes por día, considerando a las personas que

4 Datos obtenidos de las cartografías producto de la consultoría realizada por el equipo del Observatorio de Fenómenos urbanos y territoriales (OFUT) para el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios /Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública /Programa Indicadores de Desarrollo Territorial (PIDT) (2014) en el marco del “Estudio de Indicadores de Movilidad” con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

5 Las encuestas de origen y destino, denominadas también movilidad cotidiana, se revalorizan como herramienta fundamental para el estudio de la movilidad. Estas encuestas poseen datos del medio de transporte que las personas usan, cómo, cuánto y por qué viajan. Para nuestro ámbito de estudio se cuenta con la Encuesta Origen-

realiza al menos un desplazamiento por día. Se observa que los sectores más pobres realizan menos viajes que los no pobres. Por otro lado, la tenencia de auto en el hogar genera más viajes que para aquellos que no poseen. En relación a los niveles educativos, a mayor nivel son más los individuos que efectúan viajes.

Imagen 2: Distribución modal de viajes para cada quintil

Bienestar	Tasa de generación de viajes por persona que viaja	Tasa de generación de viajes por persona	Tasa de generación de viajes por hogar	Tasa de generación de viajes por hogar con auto	Tasa de generación de viajes por hogar sin auto
No pobre	2,47	1,43	5,66	6,57	5,28
Pobre	2,45	1,27	3,49	6,25	3,21
Indigente	2,44	0,75	2,13	0,84	2,32
Total	2,47	1,44	5,40	6,52	4,98

(*) El total de personas y la cantidad de viajes están calculados sobre la población mayor de 3 años.

Fuente: EOD 2011 Tucumán (PTUMA)

A partir de los datos obtenidos de la EOD podemos determinar algunos patrones en el uso de los distintos medios de transporte. En relación a la educación, el uso del transporte público se presenta en proporciones similares en todos los máximos niveles educativos alcanzados y la proporción de uso del auto incrementa a medida que aumenta el nivel de instrucción. En cuanto a los distintos grupos socioeconómicos el uso del colectivo es parejo, mientras que a medida que aumenta el ingreso en los hogares el uso del automóvil crece y los viajes a pie disminuyen. En cuanto al género, si bien mujeres y hombres realizan una cantidad similar de viajes, las mujeres tienden a moverse en medios no motorizados y en transporte público, mientras los hombres se mueven mayormente en transportes motorizados privados (auto y motocicleta). En relación a los motivos de viaje, las mujeres se trasladan en proporciones similares por estudio y trabajo, en tanto que los hombres lo hacen principalmente por trabajo y en segundo lugar por estudio.

Se elaboró un cálculo de los hogares que se encuentran debajo de la línea de pobreza y de indigencia a partir de datos sobre el ingreso de hogares utilizando datos del INDEC.⁶ Un hogar se define como “no pobre” cuando logra satisfacer sus necesidades esenciales con una Canasta Básica de Alimentos (CBA) y además cuenta con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios (vestimenta, transporte, educación,

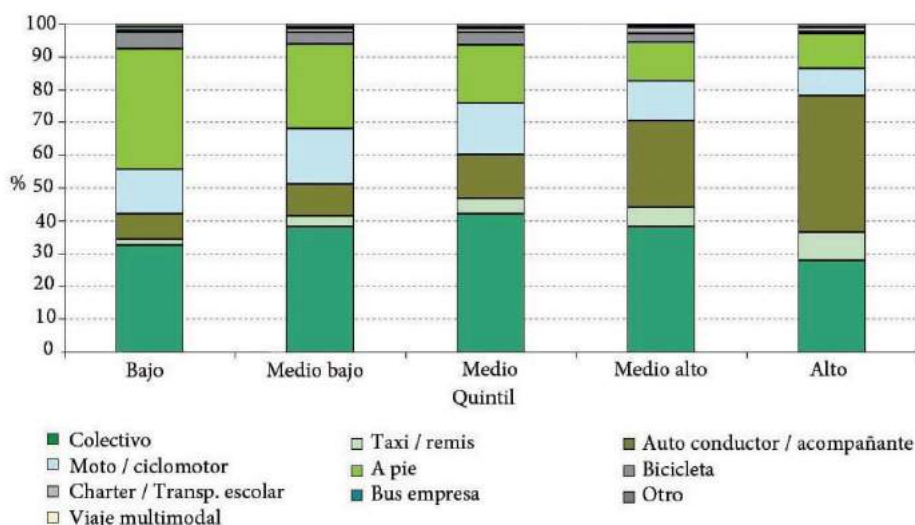
Destino para el Área Metropolitana de Tucumán que fue realizada en el año 2011 en el marco del Proyecto de Transporte Urbano en Áreas Metropolitanas Argentinas (PTUMA). Esta encuesta de Movilidad Domiciliaria recoge información pormenorizada acerca de los viajes y de los individuos que los realizan. Si bien el ámbito del recorte es el Área Metropolitana de Tucumán (AMeT), esta información resulta muy útil para comprenderlas problemáticas de todo el sistema de movilidad constituido por el SiMeT.

6 El Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina INDEC es el organismo que unifica y ejerce todas las actividades estadísticas oficiales.

salud, etc.) de lo que se obtiene el valor de la Canasta Básica Total (CBT). Se supone “hogar pobre” a aquel cuyo ingreso no supera el valor de la CBT y se considera como “hogar indigente” cuando el ingreso total familiar no supera la CBA. Se registró un 0,9% de indigencia, un 10,4% de hogares pobres, y un 88,7% de hogares no pobres (PTUMA, 2011).

En lo que refiere a la vulnerabilidad social en el desplazamiento de los ciudadanos por el territorio se observó que la población que vive en situación de pobreza resuelve sus necesidades de viaje de manera diferente a como lo hace la población indigente o no pobre. Las personas que se hallan por debajo de la línea de indigencia efectúan la mitad de sus viajes diarios en transporte público y la otra mitad en taxi. Esto se relaciona con la situación socio-territorial ya que esta población suele residir en zonas desprovistas de servicios de transporte público debido a la dificultad de acceso, falta de pavimentación, la inseguridad, entre otros. El grupo correspondiente al quintil más bajo utiliza más la caminata a pie y ésta disminuye a medida que aumentan los ingresos (PTUMA, 2011).

Imagen 3: Distribución modal de viajes para cada quintil



Fuente: EOD 2011 Tucumán (PTUMA)

REFLEXIONES FINALES

Las características analizadas de la movilidad actual del SiMeT, sumadas al patrón de urbanización extendida, fragmentada y de baja densidad, evidencian y acentúan las situaciones de desigualdad socio-territorial e imposibilitan el ejercicio de los derechos a una parte de la población.

Constituye un importante desafío la reducción de las desigualdades a través de regulaciones en la utilización de la tierra, equidad en el acceso y la movilidad en la ciudad lo que posibilitará una distribución de bienes y servicios más justa (SEGURA, 2014).

Es fundamental comprender la importancia de la incorporación de la movilidad en la agenda de políticas públicas, ya que es un componente elemental para la equidad en los asentamientos humanos. Se observa la urgencia de plantear estrategias que contribuyan a la gestión de una movilidad integrada, intermodal y sustentable que ayude a reconducir la situación actual para lograr una movilidad más equitativa y una ciudad más inclusiva.

BIBLIOGRAFÍA

ASCHER, F. **Nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día.** Madrid: Alianza Editorial. En español 1ra. Edición 2004, 2001.

ASCHER, F. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. **ARQ, n. 60 Arquitectura de infraestructura**, Ascher, François; (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. **ARQ**, julio, 10-19. , p. 10-19, 2005.

BLANCO, J. Notas sobre las relaciones transporte - territorio: Implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. **Revista Transporte y Territorio, N° 3, Universidad de Buenos Aires**, p. pp. 172-190, 2010.

BLANCO, J.; BOSOER, L.; APAOLAZA, R. Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. **Revista de Geografía Norte Grande**, Buenos Aires, p. 41-53, 2014.

BLANCO, J.; REARTE, J. Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, v. 1, p. 2-5, 2009.

CASARES, M.; JARMA, N. **La caracterización sociodemográfica del Sistema Metropolitano de Tucumán” (SiMeT)”**. Tucumán. 2009.

CEPAL. **La matriz de la desigualdad social en América Latina.** Santiago de Chile: Naciones Unidas. Noviembre 2016. p. 96.

CZYTAJLO, N. Desigualdades socio-territoriales y de género en espacios metropolitanos. El Sistema Metropolitano de Tucumán (2001-2010). **Bitacora 27**, Bogotá, p. 121 - 134, septiembre - diciembre 2017.

DE MATTOS, C. A. Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. **América Latina: cidade, campo e turismo**, CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo, 2006.

GUTIERREZ, A. ¿Qué es la Movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Revista Bitácora Urbano Territorial**, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, p. 61-74, 2012.

HARVEY, D. **Urbanismo y desigualdad social**. Madrid: Siglo XXI de España editores, S.A., 1977.

HARVEY, D. **Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana**. Madrid: Akal, 2012.

HERCE VALLEJO, M. **El negocio del territorio. Evolución y perspectivas de la ciudad moderna**. [S.l.]: ALIANZA EDITORIAL, 2013.

HERCE VALLEJO, M. **¿Calles o carreteras? El espacio del automóvil en la ciudad**. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2016.

HERCE VALLEJO, M.; MAGRINYÀ, F. **El espacio de la movilidad urbana**. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2012.

MANZANAL, M. El primer ferrocarril a Tucumán. **Población y Sociedad** N° 8/9, **Tucumán**, p. 1-45, 2000.

MENDOZA-HAUCHECORNE, E. La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades. **Economía, Sociedad y Territorio**, vol. XIII, núm. 42, p. 571-575, 2013.

MERCADO, L. **50 años. Cierre de ingenios azucareros. 1966-2016**. Tucumán: Ediciones Lucía Mercado, 2016.

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transporte. El binomio imperfecto**. Barcelona: Ediciones Ariel, 2002.

MIRALLES-GUASCH, C. Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte. **Revista Transporte y Territorio**, Universidad de Buenos Aires, n. 6, p. 1-6, 2013.

MIRALLES-GUASCH, C.; CEBOLLADA, À. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde La geografía humana. **Boletín de la A.G.E. N.º 50 - 2009**, p. 193-216, 2009.

PNUMA. **GEO San Miguel de Tucumán, Perspectivas del Medio Ambiente**. Tucumán, Argentina: [s.n.], 2007.

PTUMA. **EOD. Encuesta de Origen / Destino 2011:** Movilidad en el Área Metropolitana de Tucumán. Buenos Aires: La ed, 2011.

PUCCI, R. **Historia de la Destrucción de una Provincia:** Tucumán, 1966. Buenos Aires: Ediciones del Pago Chico, 2007.

SEGURA, R. **El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas.** Berlin: desiguALdades.net Working Paper Series, 2014.

SOSA PAZ, M. E. **La incidencia del ferrocarril en la estructuración del espacio metropolitano de San Miguel de Tucumán.** IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga: [s.n.]. 2006.



LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO, TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN LAS ÚLTIMAS DECADAS

Mirta del Valle Caumo¹

INTRODUCCIÓN

El fenómeno de la urbanización es una de las características sobresalientes del último siglo, por lo que las sociedades urbanas predominan en el mundo actual. La revolución informacional y tecnológica, la globalización, las nuevas formas de producción, comunicación, transporte entre otros, generan nuevos procesos, formas y estructuras en la organización de lo urbano. En Latinoamérica tuvieron especial repercusión determinando una realidad urbana particular y compleja.

La ciudad de acuerdo con Curtit (2003), es concebida, desde diferentes perspectivas teóricas, como una forma particular de ocupación del espacio por parte de una población con elevada densidad y con una diferenciación funcional y social cada vez mayor. Es un espacio dinámico, una construcción continua, con disparidad de flujos y con áreas diferenciadas, que le otorgan singularidad. Concentran población, ideas, capitales, productos, servicios y tienen protagonismo central en las relaciones sociales, económicas, políticas, culturales, tecnológicas, que las convierten en un ambiente heterogéneo y significativo. Están presentes en la ciudad, todas las contradicciones propias de la sociedad actual. La ciudad media, más allá de su conceptualización desde lo cuantitativo, adquiere en contextos regionales y en países latinoamericanos un rol especial, atendiendo a las dinámicas contemporáneas. Así, para una ciudad media resulta fundamental el papel que desempeña en la organización regional y a la posición que ocupa en la red urbana local o regional, como lo señalan Holanda y Amora (2011) en sus investigaciones.

¹ Licenciada en Geografía, Doctoranda del Doctorado en Ciencias Sociales, Orientación Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de Universidad Nacional de Tucumán. CP 4200, Calle Pablo Splinder N° 550, Barrio Jorge Newbery, Santiago del Estero, Argentina, caumomirta@gmail.com

Las ciudades han experimentado un proceso de crecimiento manifestado por el rápido aumento de la población, producto de migraciones y del propio crecimiento vegetativo, han expandido sus territorios y funciones dando origen a nuevas formas y jerarquías urbanas, de condición global a local. Estos procesos en ciudades medianas y locales, se puede relacionar con transformaciones en su forma y estructura originadas por ejemplo con el surgimiento de barrios, la ampliación del territorio, la construcción de viviendas, edificios en altura, el trazado de ejes de conexión, la disponibilidad de equipamientos sociales y servicios, la presencia del circuito económico urbano superior e inferior, el desborde de lo urbano en el entorno inmediato y el uso de la tierra agrícola a través del tiempo. Así, el territorio urbano es el ámbito donde se ponen de manifiesto procesos socio-espaciales que reflejan el uso que de él hace la sociedad. Está constituido por un conjunto articulado de elementos físicos-naturales, socioeconómicos, culturales y político-administrativos que le otorgan sentido, una configuración, espacialidad. Para el geógrafo Juan Romero (2010) el territorio debe ser entendido, como producto social, recurso, patrimonio, paisaje, bien público, espacio de solidaridad y legado, dimensiones diferentes de una misma realidad. Es un elemento que compone al estado y al municipio, junto con la población y el poder. Las ciudades cuentan con un territorio reconocido como su ejido, sobre el cual la sociedad, de generación en generación, le imprime rasgos específicos, especialidades particulares. Se constituye entonces en el territorio de decisiones, de acciones y de propuestas.

En la ciudad es posible señalar divisiones, unidades que la conforman y en tal sentido el barrio adquiere significado al indicar una diferenciación del espacio. Al decir de Max Derraux (1983), el aspecto formal de las ciudades varía de un barrio a otro: las casas difieren unas de otras, cada barrio tiene sus características propias y el plano del conjunto varía en cada una de las aglomeraciones. También, según Estébanez José (1992), el barrio puede ser considerado como una unidad de planeamiento y en tal sentido debe proporcionar vivienda a la población, estar limitado por calles, contener espacios libres, emplazamientos institucionales como escuelas, comercios. Así, un barrio difiere de otro según la edificación, las avenidas y calles, los servicios, el equipamiento básico que disponen, la infraestructura con que cuenta, las problemáticas sociales y ambientales que presenta, entre otros aspectos. Estas características, generan diferentes condiciones de hábitat y por lo tanto influyen en la calidad de vida de los habitantes Asimismo la percepción que de ellos tienen sus habitantes, también es diferente. La construcción de barrios además de solucionar un problema habitacional, define una utilización del espacio urbano.

El proceso de urbanización de la sociedad argentina se fue gestando desde los comienzos mismos de la ocupación del territorio por parte de los conquistadores. Luego, a fines del siglo XIX y durante el siglo XX, los movimientos migratorios, el

éxodo rural, la industrialización, el desarrollo de los medios de transporte y comunicación y de las actividades secundarias y terciarias, entre otros factores, han favorecido la concentración de habitantes en ciudades. Actualmente y en consonancia con la realidad mundial, Argentina presenta gran parte de la población del país viviendo en ciudades, desde las más pequeñas de 2000 habitantes hasta la más grande, Buenos Aires con millones de personas. También su jerarquía varía, desde aquellas de carácter local, a las que cumplen funciones más complejas de índole regional, nacional o internacional. En la provincia de Santiago del Estero el fenómeno se manifestó más tardíamente, recién el censo de 1980 da cuenta del predominio de la población urbana sobre la rural. La población urbana se distribuye en 28 ciudades que son municipios de diferente categoría, según la cantidad de habitantes que posean.

La ciudad de Santiago del Estero fundada en 1553, tuvo un rol histórico, al constituirse en la primera ciudad fundada en lo que es hoy el territorio argentino, fue la antigua capital del Tucumán y sede de las primeras instituciones civiles, religiosas, jurídicas y culturales. Actualmente es la capital de la provincia, del departamento Capital y sede de las autoridades del gobierno provincial y local. Es el centro urbano provincial más importante por el número de habitantes y por concentrar las funciones de mayor relevancia. Desde su centro histórico, la mancha urbana fue expandiéndose a través del tiempo, superando barreras y líneas de fijación dadas por acequias, canales de riego y líneas férreas. Fueron surgiendo barrios, edificios en altura, avenidas, espacios verdes, instituciones y ampliando servicios y equipamientos básicos, que cambiaron gradualmente el paisaje de la ciudad.

El presente trabajo plantea como objetivos:

- Distinguir transformaciones territoriales vinculadas a la expansión en la ciudad de Santiago del Estero
- Destacar la presencia del circuito superior e inferior de la economía urbana en la ciudad de Santiago del Estero, vinculado a las transformaciones territoriales

Se utilizan variadas fuentes de información, censos nacionales de población y vivienda, estadísticas de organismos municipales y provinciales, relevamientos directos.

LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO Y SU EXPANSIÓN

La ciudad de Santiago del Estero como capital es el centro más importante de la provincia, en lo político, administrativo, financiero, comercial, educativo, sanitario, religioso y proveedor de variados servicios. Se localiza en la llanura aluvial, en la margen derecha del río Dulce, el cual constituye un borde para su crecimiento hacia

el este y es el límite natural que la separa de la ciudad de La Banda. Conforman con ésta un aglomerado, un continuum urbano por expansión de la trama de las ciudades, que se fue gestando a través del tiempo.

Si bien ejerce influencia en todo el ámbito provincial, la ciudad desarrolla fluidas relaciones funcionales con su entorno inmediato, localidades menores como el Zanjón, Santa María, San Esteban, Maco, San Pedro, El Deán, por su ubicación muy próxima, están bajo su empuje directo. Algunas se ven influenciadas por la expansión de la ciudad capital observándose penetración de lo urbano en el sector rural. Sin embargo, por su posición en el centro oeste del territorio provincial, las vinculaciones con los departamentos de frontera y sus ciudades cabeceras, se ven afectadas por factores como las distancias, el estado de la red vial y la atracción que ejercen los centros urbanos de provincias vecinas. Integra la región del NOA y su posición la ubica como portal de entrada, pero tiene menor jerarquía y peso funcional que las ciudades de San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy o Salta, constituyéndose en una ciudad media frente a la condición de área metropolitana de la primera. En relación con otros centros del sistema urbano de la región como Termas de Río Hondo, Concepción, Metán, Güemes, San Pedro entre otros., se destaca como núcleo de servicios en lo financiero, educativo, comercial.

La ciudad de Santiago del Estero, adquiere el rango de municipalidad el 4 de abril de 1904 y como lo indica la Constitución de la Provincia “es una entidad político jurídica y una comunidad natural con vida propia y objetivos específicos... y es independiente de todo otro poder en el ejercicio de sus atribuciones y funciones...”. El número de habitantes la constituye en un municipio de 1° categoría, con un ejido de 9.433,92 hectáreas ampliado en 1981 y con 59 barrios surgidos a través del tiempo, reconocidos en diferentes ordenanzas, siendo la última de 2015, con los más recientes.

LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD

La población de la ciudad según el Censo 2010 alcanza los 252.192 habitantes, que corresponden al 94,40% y al 28,53% de los habitantes del Departamento Capital y del total provincial respectivamente. Esto señala una fuerte concentración de la población, que se refuerza al considerar el aglomerado con la ciudad de la Banda y la localidad de El Zanjón que contiene al 40,84% de los santiagueños.

Los censos registran a través del tiempo, un aumento sostenido de la población en la ciudad. Los primeros registros aportados por el Censo de 1869, para el entonces departamento Santiago, señalan una población de 8.498, siendo la urbana de 7.775 habitantes y corresponden a Santiago del Estero y sus alrededores y la rural de 743

habitantes. El Censo de 1895 muestra aumento de la población en el departamento Santiago con 9.514 habitantes urbanos y 4. 823 rurales. Informa además para ese departamento, población rural de entre 100 a menos de 700 habitantes en Contreras, Chumillo, Flores, Vinalar territorios que actualmente conforman la ciudad. El Censo de 1914 señala para el centro urbano² Santiago del Estero, en el departamento ya denominado Capital, una población de 23.479 habitantes. También informa de la población en Deán, Maco, Mal Paso, Yanda, Zanjón, que actualmente son localidades del entorno próximo. Los censos posteriores dan cuenta del aumento progresivo de población de la ciudad capital. El de 1944 indica 60.039, el de 1960 señala 80.295, el de 1970 comunica 105.127, el de 1980 informa 148.758, el de 1991 reconoce 189.947, el de 2001 muestra 230.614 y el del 2010 registra 252.192.

El aumento de población se contextualiza en el proceso de urbanización, que se fue gestando a través del tiempo en la provincia, con la concentración por inmigración intra e interdepartamental de la población rural a las ciudades, como lo señala el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Además, la tendencia de migración interna hacia Buenos Aires se ha interrumpido o disminuido significativamente. Así, el crecimiento poblacional de la ciudad de Santiago del Estero, está relacionado sobre todo en los últimos 40 años, con el papel que cumple como núcleo receptor de migraciones rurales y centro de atracción por ofrecer fuentes de trabajo, al contar con organismos de la administración pública nacional, provincial y municipal, empresas privadas de diferentes servicios y el comercio. También por brindar mejores condiciones sociales para el desarrollo de la vida, con oferta variada en educación, salud, deportes, cultura y la ciudad contar con un equipamiento e infraestructura social, que fue mejorando a través del tiempo. El crecimiento fue variado, los primeros censos dan cuenta de un aumento en valores absolutos de más de 20.000 habitantes, mientras que en la década del 70-80 es marcadamente superior y alcanza a más de 44.000 personas. Estos valores absolutos de incremento en general se mantienen con una pequeña disminución en los periodos siguientes. En el periodo 2001-2010, el aumento sólo alcanza a 21.577 habitantes.

Los habitantes de la ciudad se distribuyen de manera heterogénea en el territorio, entre los distintos barrios que la componen. El surgimiento de barrios ha permitido la redistribución de la población en la ciudad, a través del tiempo. La cantidad de habitantes en los barrios, es muy diversa, los de menor volumen registran como el San Francisco Solano 509 personas, el Juan XXIII 726, el Jardín 907. En situación opuesta y con el mayor número de habitantes el Siglo XXI con 15.207, el Ejército Argentino con 12.980 y el Coronel Borges con 12.412. Es diversa la ubicación en el territorio de la ciudad, de los barrios muy populosos a los que cuentan con menor número de habitantes.

2 El censo de 1914 no da población de las localidades con menos de 2000 habitantes y los denomina centro urbano.

EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD HASTA FINES DEL SIGLO XX

El aumento de población, tuvo su correspondencia en el proceso de ocupación del territorio y expansión que presenta la ciudad de Santiago del Estero. Desde su fundación en 1553, experimentó desplazamientos hasta su emplazamiento definitivo en 1670, siguiendo la orientación de la Acequia Real, hoy avenida Belgrano. Frente a la Plaza Mayor se construyó la Iglesia Catedral y el Cabildo y la planta urbana poco a poco fue incorporando las viviendas de los vecinos. En el siglo XIX se crearon diferentes instituciones, como casa de gobierno, templos, escuelas, mercado, cementerio que impactaron en la vida comunitaria y la edificación fue consolidando y ampliando la trama urbana. La instalación del Ferrocarril Gral. Belgrano, generó un eje de crecimiento transversal a la Acequia Real, en 1884. Existían como ejes de circulación la actual avenida Belgrado, el camino a Remes, actual calle Islas Malvinas, el camino real, actual avenida Independencia y el eje del ferrocarril que determinó luego la actual avenida Libertad. A fines de este siglo en el gobierno de Absalón Rojas se estableció la Primera Ley de Ordenamiento Urbanístico y Plan Urbanístico. Este determinó el ejido municipal, un plano topográfico, demarcó y amplió calles y avenidas dado el crecimiento de la ciudad. Determinó como eje central para el nacimiento de las calles, de Este a Oeste la calle Libertad y de Norte-Sur la avenida Belgrano, denominó a las calles céntricas, crearon plazas que señalaron el crecimiento de la ciudad al sur y oeste. También el mencionado Plan distinguió tres zonas concéntricas en el área urbana y su zona de influencia. La primera delimitó la zona urbana, definida por las cuatro avenidas principales: Rivadavia al norte, Alsina al sur, Roca al este y Moreno al Oeste, en cada una de ellas se ubicaba una escuela y una plaza, actualmente delimitan el barrio centro. La segunda zona dentro del área de influencia, destinada para la construcción de edificios públicos y privados, comprendía lo que es hoy el barrio Sargento Cabral al norte, al oeste la acequia y calle Colón, al sur los actuales barrios Cabildo, Juramento y Tradición y por el este el actual barrio Parque Aguirre y el espacio verde denominado Parque Aguirre. La tercera zona destinada a fincas, rodeaba a la anterior perdiéndose en lo que sería el área rururbana.

El siglo XX fue testigo de cambios significativos para la ciudad, relacionados con el aumento de su población, la expansión de la mancha urbana, de los servicios, de la infraestructura y el equipamiento urbano. En las primeras décadas se desarrollaron importantes obras que fueron determinantes en el crecimiento de la ciudad, la conso-

lidación de la trama urbana y el uso del suelo. Entre ellas se destacan: la construcción de un Tanque de Agua potable en la Plaza Libertad y fuente en 1904, para proveer a los habitantes de agua potable³, la instalación de servicio eléctrico, telefónico, la construcción del puente férreo y el Puente Carretero en 1927, que consolidaron el vínculo con la ciudad de La Banda, la construcción de la avenida Costanera, como defensa de la ciudad. la creación del Parque Aguirre, que implicaron el avance al este, el Canal San Martín que atraviesa la ciudad, que constituyó una barrera por muchos años en la circulación de la ciudad. También diferentes instituciones como el Teatro 25 de Mayo, Hospital Independencia, Regimiento, edificios para Escuelas y el Club Mitre. La construcción de viviendas obreras, motivadas por la inundación del río en 1920, dio origen a lo que actualmente es el barrio Cáceres. A su vez, numerosas e imponentes viviendas de vecinos prominentes y de edificios públicos, fueron completando el casco céntrico y consolidando la Avenida Belgrano al sur y la calle Libertad. Hacia el norte y el oeste se ubicaban los más humildes, los peones. A mediados del siglo XX, se puso en marcha el plan quinquenal de importantes adelantos como el mejoramiento de servicios desde el centro hacia algunos de los sectores más humildes. Se destacan la ampliación de la red de agua y de iluminación, la implementación del servicio de gas y de transporte público, la pavimentación de calles, el arbolado urbano. Se construyeron viviendas que ampliaron la mancha urbana con los barrios Pte. Perón, Belgrano y Newbery en sus primeros sectores y también otras obras que hoy perduran como la Casa de Gobierno, el Palacio de Tribunales, el Hospital Regional, el Hogar Escuela, la Caja de Jubilaciones, bibliotecas, escuelas, parroquias, plazas y canchas de fútbol. Las viviendas particulares en distintos sectores, fueron cubriendo la trama urbana y la edificación vertical modernizó a la ciudad, con la construcción del Grand Hotel y Tabicast en el centro. La ciudad indudablemente tuvo un crecimiento socio-territorial plasmado en la ampliación de su trama.

LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD, FINES DEL SIGLO XX Y PRIMERA DÉCADA DEL XXI

El aumento importante de población que recibió la ciudad y registraron los censos de 1970, 1980 y sucesivos, impulsó el proceso de construcción de vivienda oficial y con ello el surgimiento de barrios y la ampliación de otros existentes. De esta manera y teniendo en cuenta que se fueron aplicando los planes de construcción en distintas instancias, se gestaron sectores más consolidados unos que otros en el tejido urbano. La intervención del Estado fue tan importante que dirigió la ocupación del territorio urbano y con ello la expansión de la ciudad. Dejo también intersticios en la trama que

3 Estas aguas corrientes disminuyeron los problemas de salud y saneamiento, ya que había fiebre tifoidea, tuberculosis, paludismo.

provocaron dificultades en la provisión de servicios y equipamiento, que existen a la fecha. Las primeras viviendas de barrios estatales se construyeron en áreas medias de la ciudad y las últimas en zonas más externas y periféricas. Las viviendas no oficiales también contribuyeron a este proceso de expansión y de consolidación, ocupando lotes baldíos o existentes y en algunos casos completaron sectores de vivienda oficial. También el surgimiento de casas precarias en las zonas marginales, menos favorecidas por su ubicación, geomorfología y disponibilidad de servicios, impactaron en el crecimiento espacial de la ciudad. Sin embargo, por diferentes operatorias, como el Plan Provincial de Ayuda Mutua de los años 70 o el actual Plan de Vivienda Social, el Estado busco mejorar las viviendas, en sectores como La Católica, Villa Tranquila en el General Paz, Pacará en el Sargento Cabral.

En las tres últimas décadas y primera de este siglo XXI, la construcción oficial de carácter masivo, generó una expansión urbana más compacta y continuada espacialmente. Estos permitieron alcanzar el límite del ejido urbano en sectores del SO e incorporar antiguos caseríos como Los Flores y La Costa al sureste y extender además significativamente la mancha urbana hacia el oeste y NE. También por operatorias oficiales se han construido edificios en ejes de circulación importantes, como los complejos ubicados en avenida Independencia y en avenida Belgrano norte.

En este sentido la expansión de la ciudad está fuertemente ligado a la producción estatal del espacio. La vivienda es considerada en la Constitución Nacional como un derecho fundamental. Si bien se registran diferentes momentos o situaciones en la producción estatal de viviendas, como por ejemplo los de disponibilidad de financiamiento con el Fondo Nacional de Vivienda o de crisis de financiamiento y endeudamiento del fondo; las instancias de concentración de la gestión a nivel nacional, la de descentralización hacia las provincias y la actual de re-centralización; la de surgimiento de diferentes planes y los actuales programas Federales de Construcción de Viviendas, Programa de Mejoramiento de Vivienda y el Programa PRO.CRE.AR.; el accionar del Estado fue fundamental para que la población pueda acceder a la vivienda propia en esta ciudad. En relación con la gestión, surgieron a través del tiempo diferentes organismos, como el Ministerio de Planificación Federal, inversión Pública y Servicios, la Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda a nivel nacional y a nivel provincial el actual Instituto Provincial de Vivienda y Urbanismo. Intervienen, además, con diferentes roles la Cámara Argentina de la Construcción y el gremio de los trabajadores de la construcción UOCRA. La vivienda en la política habitacional, resulta fundamental por el impacto social que provoca, pues permite la inclusión de los más postergados, dinamiza la economía y utiliza mano de obra en forma intensiva. De acuerdo con Czytajlo, Casares y Nunes da Silva (2011), el estado debe impulsar el desarrollo de una política integral de vivienda, mejoramiento del hábitat, orientada a lograr paulatinamente la realización del derecho consagrado en la Constitución

Nacional a una vivienda digna y condiciones de habitabilidad adecuado a todos los habitantes.

A fines del siglo XX y comienzos del XXI se realizaron obras de infraestructura importantes que favorecieron la conexión entre barrios, la dinámica y fluidez del tránsito en la ciudad y la consolidación de la estructura urbana. También la ampliación de servicios como agua, luz, gas, cloaca, pavimentación de calles en diferentes barrios de la ciudad, para mejorar las condiciones del hábitat. Se construyeron, además, obras relativas a instituciones de salud, educativas, justicia, esparcimiento, en algunas de las cuales se buscó revalorizar el patrimonio cultural y arquitectónico de épocas pasadas. Se puede afirmar con Rafael Mas Hernández que, el “urbanismo de las obras públicas”, es el más eficaz motor de cambio en las periferias urbanas y las vías organizan la circulación en estos espacios.

Se desarrolla también un proceso importante de construcción de edificios de varios pisos, de carácter privado, especialmente en el área céntrica. Casas antiguas de lotes amplios se derriban en el casco céntrico y con una intensa dinámica de construcción, van modificando el perfil bajo de la ciudad, a uno de altura, especialmente en el núcleo original. Este fenómeno, se va extendiendo sobre ejes de circulación y en lotes de diferentes dimensiones avanza la construcción en altura, de carácter privado.

La expansión de la ciudad también tuvo efectos importantes en su entorno inmediato, en distintos momentos y de diferente manera. En los años setenta, fue desapareciendo el sector de tambos y cambiando el cinturón hortícola. Luego se realizó la subdivisión y venta de lotes para la construcción de casas de fin de semana, que permitieron la conexión con la localidad del Zanjón. Actualmente las casas de segunda residencia se fueron convirtiendo algunas, en primera residencia, los lotes aún vacíos se venden y se construyen viviendas privadas. Un nuevo eje surge sobre la avenida Independencia prolongación-Camino del Medio, con loteos recientes y promoción de barrios cerrados, el cementerio privado fue una de las primeras implantaciones de lo urbano en esta franja y también hay fincas privadas, predios deportivos, que, en una suerte de continuum urbano, tratan de unir la ciudad con localidades pequeñas como San Esteban, Maco, Maquito, San Pedro.

Los espacios construidos son el resultado de la incorporación de obras edificadas sobre la superficie terrestre, que se ponen al servicio de las actividades de la población y mejoran su calidad de vida. Muchas veces desdibujan el marco natural y ofrecen un paisaje artificial en las ciudades. Se presenta una clasificación vinculada con las actividades localizadas en el territorio, especialmente desde el año 2000 en la ciudad de Santiago del Estero, con datos proporcionados por organismos provinciales y municipales.

Imagen 4: Espacios construidos desde el año 2000 en la ciudad de Santiago del Estero

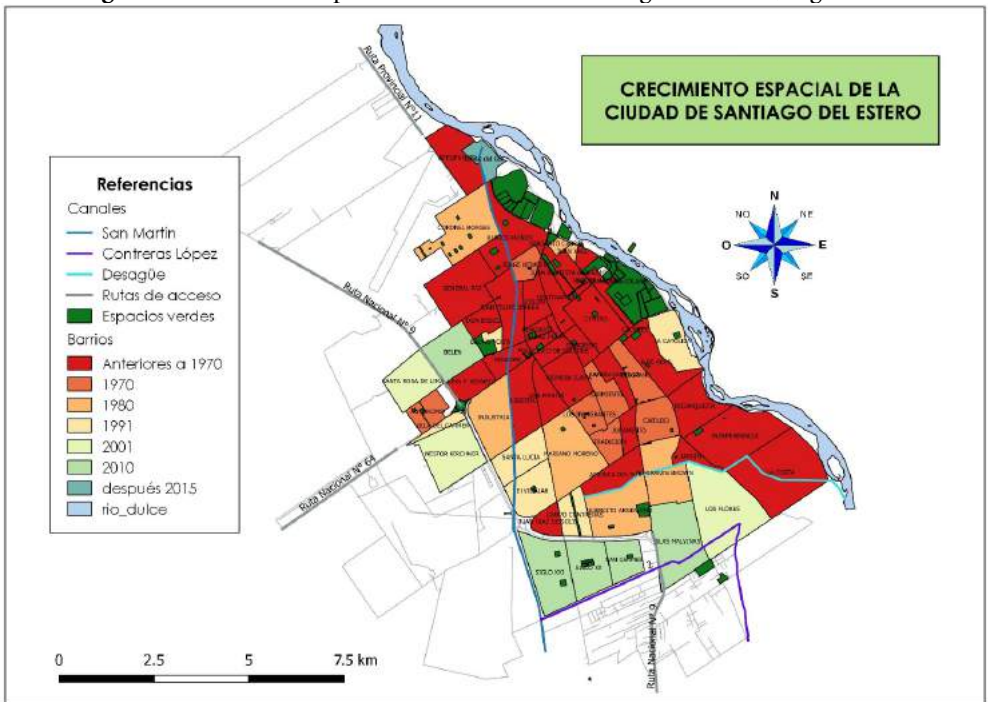
EDIFICACIÓN	REDES FÍSICAS	ÁREAS ESPECIALES
RESIDENCIAL Y ACTIVIDADES LIGADAS A LA VIDA COTIDIANA		
Conjunto de Edificación -Vivienda oficial: Barrios Siglo XX Siglo XXI, San Germal, Lomas de Golf -Vivienda oficial y privada: Barrios Islas Malvinas y Belén Edificación en altura: área céntrica Edificación Singular Salud -Centro Provincial de Salud Infantil -Hospital Regional: mejora áreas Urgencia, Neonatología y Maternidad. Creación del Centro de Hemodinamia -Hospital Independencia: mejora área de Infecciosas y consultorios Hospital Neumológico: mejora consultorios externos y otras áreas Educación -Creación 3 Escuelas Primarias, 2 Secundarias y 2 Inicial -Edificios 4 escuelas primarias e inicial, 4 secundarias y 1 terciario -Ampliación Consejo de Educación -Ampliación Universidad Nacional Seguridad -Destacamento Policial B Siglo XX -Escuela de Policía, Laboratorio Criminalística Otras edificaciones -Consejo Deliberante (recuperación Estación de Trenes) -Cámara de Diputados -Fiscalía de Estado -Ampliación Edificio Tribunales	Iluminación -Luminaria en led microcentro -Mejora gral. red iluminación Agua potable Ampliación barrios nuevos y mejora de red y nuevos pozos Pavimento -Carpeta asfáltica en calles y avenidas del barrio centro -Carpeta asfáltica en eje de circulación Avenida Belgrano, Independencia, Moreno -Ampliación pavimento en avenidas y calles de barrios Cloacas Ampliación red a 14 barrios a través del Proyecto de Cloaca Máxima: Newbery, A. del Sur, Tradición, Juramento, Los Inmigrantes, Cabildo, P. Junta, Congreso, S. Peña, F. Aguirre, Colon, Rivadavia, J.F. Ibarra, H. Hondo y a nuevos barrios Siglo XXI, V. del Carmen, San Germal, Lomas del Golf. Gas natural Ampliación red de gas natural a barrios: Jardín, San Germal Borges, A. Brown, Los Flores, La Costa, Kennedy, Industria, Reconquista, Aeropuerto, Independencia Mosconi Desagüe Pluvial Mejoramiento y ampliación de la red de desagüe pluvial	Edificación Compleja Deporte -Centro Provincial de Deportes -Circuito Internacional de Bicicrós -Natatorio internacional -En construcción Estadio Provincial de Fútbol Cultura y Gobierno -Centro de Convenciones: Fórum (revalorización Estación del ferrocarril) -Centro Cultural del Bicentenario: (revalorización Cabildo) -Edificios en altura Ministerio de Educación, Ministerio de Economía, En construcción: Edificios Dirección de Tránsito y de Cultura y Educación de la Municipalidad. Parcelas acondicionadas Esparcimiento -Reacondicionamiento espacios Parque Aguirre -Mejora de espacios verdes: Plazas Saludables: -Creación de Parques y Plaza en nuevos barrios Ambiente En construcción Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales
PRODUCTIVAS Y ACTIVIDADES LIGADAS A LA EMPRESA		
- Hipermercado Mayorista - Hipermercado Minorista -Centro Mayorista de Construcción -Depósito de Grandes Empresas Constructoras -Depósitos de empresas artículos del hogar -Nuevos Locales comerciales en el centro tradicional y en barrios	-Revestimiento de parte del Canal San Martín al Sur (actividad agrícola entorno) -Nueva Trazo del Canal Contreras López (actividad agrícola entorno) -Mejora y ampliación de red de TV. por cable e internet -En ejecución red fibra óptica	- Un Shopping - Nuevas 5 Galerías en el centro de la ciudad
CIRCULACIÓN Y LIGADAS DESPLAZAMIENTO DE BIENES Y PERSONAS		
-Estación Terminal de Ómnibus -Estaciones de Servicio 2	-Avenida de Circunvalación -Nueva Costanera Norte y Sur -Avenida Lugones -Eje férreo Tren al Desarrollo Santiago-La Banda	-Acondicionamiento Áreas Estación Tren al Desarrollo: Santiago-La Banda

El proceso de expansión de la ciudad, se advierte también espacialmente con el surgimiento de barrios y sus ampliaciones desde los años setenta y en las siguientes

décadas. Atendiendo a la información de los censos de población, es posible distinguir:

- En la década de 1970 los barrios Autonomía, Tradición, Cabildo, Inmigrantes, Sarmiento y ampliación de los Barrios Jorge Newbery y Belgrano, que incorporaron muchas viviendas a las existentes.
- En la década de 1980 los barrios Alte. Brown, Coronel Borges, Ejército Argentino, Industria, Juan XXIII, Mariano Moreno, Sargento Cabral
- En la década de 1991 los barrios Bruno Volta, La Católica, Campo Contreras, Santa Lucía, Villa del Carmen, Vinalar.
- En la década del 2001 los barrios Santa Rosa, Néstor Kirchner, Los Flores
- En la década del 2010 los barrios Belén, Islas Malvinas, La Costa, Siglo XX, Siglo XXI, San Germes.
- En 2015: Lomas del Golf

Imagen 5: Crecimiento espacial de la Ciudad de Santiago del Estero, según barrios



Fuente: elaborado en base a información censal de la Dirección de Estadísticas y Censos de la Provincia.

El plano da cuenta del crecimiento espacial de la ciudad, en él se identifica un área ya conformada, consolidada, tradicional que contiene al núcleo histórico, comprendido fundamentalmente por el barrio Centro y los barrios próximos. Desde el

centro con la presencia de distintas obras, calles y manzanas se fue ampliando el territorio urbano y ganado espacio al entorno rural inmediato. En este proceso fueron importantes los primeros ejes, avenida Belgrano, Independencia, Libertad, junto a las antiguas acequias y luego avenidas Colon y Aguirre.

A partir de la década del 70 y de acuerdo con el surgimiento de barrios señalados en el censo, es posible distinguir la dirección de la expansión. Los barrios de la década del 70 muestran en general la cobertura de espacios intersticiales en la continuidad de la mancha urbana en el sector tradicional. En las décadas del 80 y 90, si bien se advierte la misma situación, de ocupar espacios vacantes, es posible distinguir una zona que encierra al sector tradicional, como un anillo de crecimiento, y se extiende hacia el oeste y SO. En las décadas del 2001-2010 un nuevo cinturón encierra al anterior, hacia el O y SO. Este último sector llega al límite del ejido. Hacia el norte el crecimiento es menor, aunque el último barrio construido se ubica al NE.

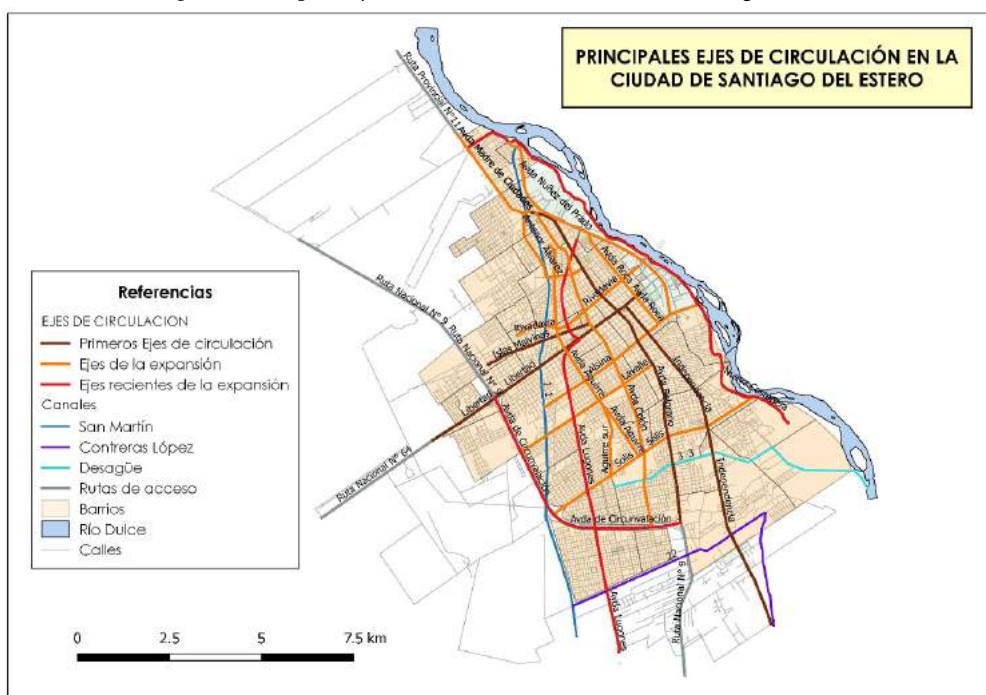
La expansión se dio desde el centro a la periferia y fundamentalmente hacia el sur y oeste de la ciudad. El proceso se agudiza desde los años '70 desbordando elementos primarios como acequias y canales que actuaron durante mucho tiempo, como límites de la trama urbana. Por su parte el centro, es concebido como el núcleo histórico territorial de la ciudad y lugar privilegiado en la sociabilidad de los ciudadanos. La periferia, asimismo, tiene una dinámica particular vinculada al proceso de penetración de la mancha urbana en el ambiente rural. En general puede considerarse que el crecimiento responde a modelos urbanos tradicionales como el de anillos concéntricos. Se trata de una ciudad intermedia y su realidad no se ajusta al empleo de otros modelos más recientes, que contemplan por ejemplo la presencia de islas como sectores especiales, donde se agudiza la fragmentación socio-territorial.

El plano resultante tiene una forma alargada y rectangular, ensanchado hacia el sudoeste y oeste. Los ejes de circulación también expresan el proceso de expansión, pues su demarcación, su acondicionamiento para la circulación y conexión entre diferentes sectores, se afianza a través del tiempo. Las avenidas estructuran la ciudad, conforman el esqueleto que permiten el movimiento bienes y personas y dan cuenta de la dinámica urbana. A los primeros ejes, avenida Belgrano que atraviesa la ciudad de Norte a Sur, la Libertad que lo hace de Este a Oeste, la avenida Independencia y la calle Islas Malvinas, se suman otras que señalan la expansión de la ciudad. Se destacan como ejes de conexión Norte-Sur las avenidas Costanera Madre de Ciudades, Antenor Álvarez, Roca, Moreno, Colon, Aguirre. En sentido Este-Oeste las avenidas Rivadavia, Alsina, Lavalle y Solís. Estos ejes en décadas pasadas estaban pavimentados, solo en las áreas más consolidadas y la expansión y su dinámica determinaron la necesidad de ampliar el mismo. En los últimos años se desarrollaron importantes obras que contribuyeron a la conexión de los nuevos barrios, agilizaron el paso por ciudad e incorporaron paisajísticamente al río Dulce. Se trata de la avenida de cir-

cunvalación Dr. Raúl Alfonsín, que fue superada con la construcción de los barrios del SO de la ciudad, la avenida Lugones que utilizó el espacio de las antiguas vías férreas y conecta por un eje rápido muchos barrios y la Nueva Costanera que de norte a sur acompaña al río Dulce, conecta espacios de esparcimiento y recreación y distintos barrios. Esta disposición también muestra la expansión de la ciudad en dirección oeste y sudoeste. El sector norte de la ciudad en general se vio menos favorecido con este tipo de obras. Es buena la conexión con las rutas que relacionan la ciudad con otras provincias, la N°9 y la N° 64 y con otras localidades del entorno, la N°11.

En general todas estas vías de circulación y otras menos transitadas, vinculan y favorecen las relaciones funcionales entre el centro y los barrios, en la ciudad

Imagen 6: Principales ejes de circulación en la ciudad de Santiago del Estero



Fuente: elaborado en base a información de la Municipalidad de Santiago del Estero.

LOS CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA Y LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

La ciudad es un territorio modelado por distintos agentes y fuerzas sociales, con intereses a veces contrapuestos. Estos actores y con la intensidad con que intervienen cada uno de ellos, varía en el tiempo y con el espacio según los modos de producción dominantes. Los que han intervenido con la configuración de la ciudad actual son los vinculados al modelo capitalista.

Los emprendimientos urbanísticos de las últimas décadas, que cambiaron gradualmente el paisaje de la ciudad, se pueden vincular con efectos de la globalización en una ciudad intermedia. En este caso son construidos en gran medida, desde una gestión oficial provincial y/o municipal del espacio urbano, que recurre a préstamos de organismos internacionales con apoyo nacional y que responde a una política estatal que tiende a insertar a la ciudad en la región. El Estado, de acuerdo con Czytajlo, Casares y Nunes da Silva (2011) como promotor de la vivienda puede impactar favoreciendo intereses del sector inmobiliario -con foco en la renta del suelo-, el sector productivo -con foco en el incentivo a la actividad en construcción- y el sector financiero que busca expandir el crédito hipotecario. También en la obtención de la vivienda nueva, actúa como facilitador del mercado, mediante subsidios a la demanda y el acceso al crédito. En algunas obras como la construcción de la Cloaca Máxima, Planta de tratamiento de residuos cloacales, estadio de fútbol, Terminal de Ómnibus, intervienen o intervinieron empresas de carácter internacional, nacional, apoyado solo en algunos aspectos, por las locales. En el caso de obras menores como la construcción de escuelas, plazas, ampliación de edificios, la realizan fundamentalmente con agentes locales. También en la construcción de edificios en altura, en las viviendas y predios especiales del entorno, tienen un rol destacado las inmobiliarias, inversores particulares, empresas constructoras, comercios mayoristas de construcción, estudios de profesionales en asesorías, bancos que ofrecen créditos, en su mayoría de carácter local.

Esto denota la presencia de un circuito superior en la economía urbana de la ciudad que está presente en el proceso de expansión y transformación de la ciudad. El mismo presenta, de acuerdo con Silveyra (2011), alto nivel de tecnología, capital, organización de actividades y se expanden en el territorio. Son corporaciones globales que abarcan diferentes rubros, petróleo, gas, energía, minería, industria automotriz, bancos, comercio mayorista y minorista, aseguradoras, industria, servicios modernos, entre otros, que se instala no solo en las grandes ciudades, sino también en las medianas de nuestro país. Sostiene además que el poder político entrega a los agentes del circuito superior, buena parte de las decisiones y construye los sistemas de ingeniería que necesitan.

En el marco de las transformaciones socio territorial de la ciudad de Santiago del Estero, resulta importante destacar, en el marco de un circuito superior local, el crecimiento de empresas constructoras, comercios mayoristas de materiales de construcción, espacios amplios dedicados a depósitos y corralones. También contextualizados por esta dinámica surgieron empresas de comercialización y proveedores del estado, no solo vinculadas a la construcción de viviendas y edificios, sino también proveedoras de servicios y equipamientos especiales para distintas instituciones, como escuelas, hospitales, comisarias o insumos por ejemplo informáticos, de papelería, para

servicios especiales como tanques de agua, medios de movilidad, que en el marco de licitaciones o compra directa, suministran estos bienes al estado.

El circuito superior de la economía urbana en la ciudad de Santiago tiene una distribución que se presenta fuertemente concentrada en el barrio Centro, especialmente los vinculados a los negocios bancarios, bienes especializados como electrodomésticos, droguerías, ópticas, del automóvil, aseguradoras, proveedoras al estado. Otras como empresas constructoras, corralones, están más dispersos y los Hipermercados, en ejes de circulación importantes y en áreas de expansión en general.

La distribución por barrios se indica atendiendo al tipo y a su mayor cantidad.

Bancos: 35 en barrio Centro, 1 en barrios Belgrano, Parque Aguirre, Juan B. Alberdi. En la ciudad están presentes en distintos barrios cajeros automáticos del banco local.

Concesionarias y venta de automóviles nuevos y usados: 6 en barrio Centro, 3 en barrio Alberdi y R. Carrillo, 1 en barrio Belgrano

Comercialización y proveedores del estado: 227 en el barrio Centro, 44 en barrio Alberdi, 28 en barrio Centenario, 23 en barrio Cabildo y R. Carrillo, 13 en barrio Congreso y dispersas en los demás.

Construcción y actividades conexas: 21 barrio Alberdi, 20 Parque Aguirre, 18 barrio Belgrano, 10 barrios Congreso y M. Moreno, 9 barrios A. del Sur y Centro, 8 barrios E. Argentino y R. Carrillo, 7 barrios Cabildo y Centenario, 6 barrios H. Hondo y Autonomía y en otros barrios de la ciudad.

Droguerías: 9 barrio Centro, 2 barrios Centenario, Congreso, B. Alberdi

Agencia y compañías de seguro: 25 barrio Centro, 2 barrios Belgrano y R. Carrillo, 1 barrios Cabildo, Centenario, Alte Brown y Alberdi

Empresa de transporte, carga y encomienda: 1 barrio Centro, Autonomía, Tradición, Alberdi, Libertad, Ibarra

Hipermercados: 1 barrios Autonomía, San Germes, R. Carrillo, P. Aguirre

Ortopedias: 12 barrio Centro

Estaciones de Servicio: 4 barrio Centenario, 3 barrios Centro, Libertad, 8 de abril, 1 barrios Sgto. Cabral, Congreso, H. Hondo, Alberdi, Inmigrantes, S. Peña, P. Junta, Moreno, Carrillo.

Comunicación: canal de TV, Cable Satelital y Libre: 3 barrio Centro, 1 barrio Centenario

Este circuito está unido a la sociedad por una relación de necesidad, por lo que no resulta independiente. Precisan vender los productos y servicios a los más pobres, en este sentido el crédito y la propaganda tienen un papel relevante en su consumo y difusión.

La ciudad contiene diversos agentes en la producción económica, que presentan distintos grados de capital, tecnología y organización. En este sentido el circuito inferior está cada vez más alejado del superior, permite la supervivencia de la mayor parte de la población y puede decirse que se asocia en muchos casos con la pobreza. De acuerdo con Silveira (2004) está integrado por formas de fabricación que no son intensivas en capital, por el comercio y servicios no modernos. En este sentido incluye una amplia variedad de actividades minoristas, pequeñas y muy pequeñas empresas, servicios poco especializados. Por sus características tienen una amplia distribución y presencia en el territorio de la ciudad.

En la ciudad de Santiago del Estero, este circuito está presente en todos los barrios, con mayor intensidad y diversidad en unos que en otros. Así es posible identificar su presencia en servicios vinculados con la belleza como peluquerías y perfumerías, a la salud con farmacias, al deporte con gimnasios, al esparcimiento como bares, confiterías, salones de fiesta; a la alimentación como despensas, kioscos, carnicerías, frutería, rotisería, supermercados al por menor, heladerías, pizzerías, panaderías; a la vestimenta como indumentaria deportiva y ropa en general; al hogar con artículos variados y regalaría; a la construcción con pequeñas empresas, materiales de construcción, pinturerías y otros diversos como lavaderos de autos, talleres de chapa y pintura, de instalación eléctrica, de compostura del calzado, de bicicletas, gomerías, moto tramite. Algunos de estos rubros se presentan con más frecuencia en el barrio Centro y comprende en general al comercio minorista propio del centro de la ciudad. Los más vinculados a la subsistencia, predominan en barrios con población más humilde.

La ciudad se fue expandiendo y este circuito también se va expandiendo, se ubican en las viviendas particulares o en pequeños locales comerciales de las avenidas centrales de los distintos barrios y en los ejes de circulación más importantes de la ciudad, por su accesibilidad. A fin de destacar su presencia, se indicarán los que en general están presentes en los barrios de la última expansión de la ciudad, según su cantidad.

Despensa: 14 barrio Virgen del Carmen, 16 barrio Siglo XXI, 6 barrio San Germes, 17 barrio Siglo XXI,

Peluquería y Belleza, 3 barrio Siglo XXI, 2 barrio San Germes, 3 barrio Siglo XX

Rotisería: 3 barrio Siglo XXI, 2 barrio San Germes, 4 barrio Siglo XX

Carnicería: 2 barrio V. Carmen, 1 barrio Siglo XXI, 2 barrio San Germes, 1 barrio Siglo XX

Frutería y Verdulería: 1 barrio V. Carmen, 2 barrio Siglo XXI, 1 barrio Siglo XX

Supermercado minorista: 1 barrio Siglo XXI, 1 barrio San Germes

Agencia de lotería y tómbola: 1 barrio Siglo XXI, 1 barrio San Germes

El circuito superior espacialmente más limitado por su condición, tiene mayor peso económico, mientras que el inferior con mayor difusión espacial, es limitado en lo económico y tecnológico y organizacional.

REFLEXIONES FINALES

Santiago del Estero es una ciudad media, centro político, administrativo, financiero, educativo y proveedor de servicios. Ejerce en tal sentido influencia directa en su entorno, en el ámbito provincial y en ciudades de la región.

Es un municipio de primera categoría que cuenta con 58 barrios reconocidos por ordenanzas, que fueron surgiendo a través del tiempo. La población de la ciudad, fue aumentando paulatinamente con distintos ritmos en su intensidad, desde el inicio de su fundación y favorecido especialmente por los procesos de migración del interior provincial. El crecimiento demográfico desde 1970 y la aplicación de planes de vivienda oficial, fueron determinantes en el proceso de expansión de la ciudad y ha permitido señalar una suerte de anillos de crecimiento, a partir del núcleo histórico y de la trama consolidada en las primeras centurias. En los últimos años el crecimiento se manifiesta en la expansión espacial hacia el Oeste, el SO hasta el límite del ejido y actualmente al NE. Este proceso también se visualiza en los ejes de circulación que con dirección norte- sur y este-oeste estructuran y dinamizan el territorio urbano. También la transformación está presente en el barrio Centro, tradicional e histórico que va cambiando su fisonomía plana por una de altura. De igual manera en el entorno inmediato la influencia urbana impacta en el uso rural, con la realización de loteos y construcción de viviendas, la presencia de fincas, predios deportivos, barrios cerrados en construcción. Estos bajo el accionar de las inmobiliarias, inversores, créditos bancarios y empresas constructoras de carácter local.

En este proceso de transformación territorial de la ciudad, el estado fue uno de los agentes de producción del territorio más importante, por la política habitacional implementada que permitió la construcción masiva de viviendas, consideradas como un derecho y un bien social. También fue el motor en la ejecución de obras complejas y especiales para el equipamiento social y la circulación en la ciudad. La política pública aplicada permitió la injerencia del circuito superior de la economía urbana,

a través de capitales y empresas nacionales e internacionales y en algunos casos de empresas locales, contextualizadas en la globalización y el capitalismo. Por su parte el circuito inferior, limitado económicamente y poco tecnificado es importante en la ciudad, pues se vincula con los habitantes en general y tiene una difusión en todo el territorio de la ciudad, con presencia más diversificada en unos barrios que en otros.

Las transformaciones señaladas son significativas, sin embargo, para que la ciudad se constituye en un espacio de equidad e inclusión para sus habitantes, aún falta mucho por construir. En especial en contextos de globalización y capitalismo que afecta a todos los territorios y con los procesos de fragmentación territorial y segmentación social que ya existen.

BIBLIOGRAFÍA

CZYYTAJLO N, NUNES DA SILVA, N (2011), Políticas Habitacionales en las metrópolis de Tucumán, Argentina y Curitiba, Brasil. Elementos para un abordaje comparado (2000-2010), **Estudios Urbanos comparados: oportunidades y desafíos de investigación en América Latina**.

COLUCCI, A. y otros (2011), Zonificación de actividades en la ciudad de Santiago del Estero. El papel de las actividades productivas en la renovación funcional de la ciudad, Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, **Revista Nuevas propuestas** N° 50, Universidad Católica de Santiago del Estero.

COLUCCI, A. y otros (2012), La expansión de la ciudad de Santiago del Estero. Los servicios de salud, educación y transporte en la nueva periferia, Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, **Revista Nuevas propuestas** N° 51 y 52, Universidad Católica de Santiago del Estero.

CURTIT, G., (2003), **Ciudad, Gestión local y nuevos desafíos ambientales, Reflexiones en torno a las políticas neoliberales y sus efectos sobre nuestros territorios**, capítulo 1, Espacio Editorial, Buenos Aires.

DERRAUX, MAX, (1983), **Geografía Humana**, Editorial Vicens Vives, Barcelona, España.

ESTÉBANEZ JOSÉ y otros, (1992), **Geografía Humana**, Los espacios urbanos, Editorial Cátedra, Madrid, España.

HIERNAUX, Daniel, LINDÓN, Alicia (2004), **Papeles de Población**, Universidad Autónoma Estado de México, cieap@uaemex.mx.

HOLANDA, V. C. C.; AMORA, Z, (2011) Ciudades medias do Ceará y sus dinámicas contemporáneas, **Anais Encontro de Geógrafos na América Latina, Anais do VIII Encontro De Geógrafos da América Latina**, Costa Rica.

LINDÓN, Alicia, HIERNAUX, Daniel (2006), **Tratado de Geografía Humana**, Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos Editorial, México.

MOLINA, Gladys; COLUCCI, Alba Lía; SANTILLÁN, Hilda; CAUMO, Mirta; SANTILLÁN, Osvaldo; ENRICO, Marcelo; SORIA, Darío (2000), **La imagen de la ciudad de Santiago del Estero**, UCSE.

ROMERO J y otros. (2010) **Geografía Humana**. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado, Editorial Ariel. Buenos Aires. Argentina.

PUJADAS, R. y FONT, J. (1998), **Ordenación y planificación territorial**. Editorial Síntesis, Madrid.

PUYOL, Rafael, ESTEBANEZ, José, MENDEZ, Ricardo (1992), **Geografía Humana**, Ediciones Cátedra, Madrid.

SANTOS, M. (1975) O Espaço dividido. **Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora.

SANTOS, M. (2000), **La naturaleza del espacio**. Técnica y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Editorial Ariel.

SIVEYRA, M. (2011), Urbanización Latinoamericana y circuitos de la economía urbana, **Revista Geográfica de América Central**, Numero Especial EGAL, Costa Rica.

ZÁRATE MARTÍN Y RUBIO BENITO (2005), **Geografía Humana**: sociedad, economía y territorio, Editorial Universitaria Ramón Areces, Madrid.

MAS HERNÁNDEZ, Rafael, **Periferias urbanas y nuevas formas espaciales**, Biblioteca virtual Manuel de Cervantes, www.cervantezvirtual.com.

EL IMPACTO SOCIAL Y URBANO DE LAS POLÍTICAS NEOLIBERALES DE LOS '90 EN LA ARGENTINA

Claudio Sebastian Díaz¹

INTRODUCCIÓN

En la República Argentina, en los años de la crisis mundial de los '30 (realmente comprendido entre 1929 – 1933) (MILEI, 2018), finaliza el modelo Agroexportador, caracterizado por la exportación de materia prima a los países centrales quienes habían desarrollado tecnologías de punta para las transformaciones de la materia en bienes y servicios. Este modelo económico llegó a su agotamiento tuvo su finalización con el comienzo de la Dictadura Militar en el año 1976 y se lo ha denominado “Proceso de Reorganización Nacional”. En el plano económico se proponía una transformación total en el ámbito económico y social que se había gestado en el gobierno anterior, llevándolo hacia una organización de hegemonía de mercado, libertad económica y basados en los fundamentos de la globalización. Este gobierno llega a su fin en los años 1989, con la elección democrática del gobierno nacional que por entonces fue el presidente Carlos S. Menem, quien planteaba puntos como la recuperación del poder adquisitivo laboral, el crecimiento y el cambio económico del país, etc. (FERRER, 2004). Pero el presidente había marcado ya su camino en cuanto a su gobierno y alianzas, como por ejemplo la reunión con Bunge y Born, grandes empresarios de la Región Pampeana, esto significaba llevar adelante una política benéfica solo conveniente a los grupos económicos más poderosos, además, alineados con las potencias centrales de corte capitalista.

El neoliberalismo, una aproximación a su significado

Para David Harvey (2005) el neoliberalismo es una teoría político-económica que se fundamente en la idea de promover el bienestar del ser humano lo cual consiste en

¹ Claudio Sebastián Díaz profesor en Geografía, Doctorando en Ciencias Sociales (orientación Geografía) de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNT. Investigador en el Instituto de Estudios Geográficos de la Universidad Nacional de Tucumán.

la no restricción del libre desarrollo de las facultades y las libertades empresariales del hombre con un marco institucional favorecido por el Estado para ejercer el derecho de la propiedad privada, fuertes mercados libres y la libertad de comercio. En este caso, el Estado debe asegurar los derechos de propiedad privada y garantizar, si es necesario aplicar el uso de la fuerza, para el correcto funcionamiento de los mercados. Digamos que el Estado debe no inmiscuirse demasiado en cuanto a la dinámica del mercado y de ninguna manera anticiparse a la información de los precios que el mercado maneja y regula.

Como había expuesto anteriormente, las políticas neoliberales se aplicaron por primera vez en la Argentina en 1976 con la dictadura militar, pero sus antecedentes y surgimiento datan de 1970 donde el pensamiento político-económico neoliberal se empezó a aplicar en distintas partes del mundo, con sus desregulaciones, privatizaciones y el abandono Estatal de muchos sectores sociales. Desde la desarticulación de la unión soviética hasta Estados con una organización política social demócratas y los estados de bienestar tradicionales han tomado de manera voluntaria y en otros casos por presión internacional la teoría neoliberal, además, debemos tener en cuenta que los grandes precursores de estas políticas ocupan lugares importantes en las instituciones a nivel mundial como el Banco Mundial (BM), la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la institución más importante, a nivel global, que emite recetas, algunas veces con un impresionante costo social para indicar el camino del desarrollo de un país, es el Fondo Monetario Internacional (FMI).

Este proceso de neoliberalización ha causado una destrucción de los marcos institucionales hasta el punto de desestabilizar la soberanía tradicional de los Estados, las divisiones de trabajo, las relaciones sociales, de las tecnologías, los modos de vida y la forma de pensar, los vínculos con la tierra, etc.

Con las ideas neoliberales se buscaba una reestructuración de los Estados y, sobre todo, las relaciones internacionales luego de la Gran Guerra, con la idea de frenar, de alguna manera, el hipotético regreso de la gran crisis del '29, como así también evitar, de alguna manera, algunas rivalidades geopolíticas que se habían generado después del a guerra. De esta manera se llevó a cabo un compromiso de construir una relación entre el capital y la fuerza laboral ¿de qué manera? Tratando de combinar al Estado, el mercado y las instituciones democráticas con el único objetivo de fomentar la paz, la integración, el bienestar y la estabilidad, para obtener un resultado la estabilización de las relaciones internacionales (HARVEY, 2005).

¿Cuáles fueron los cambios económicos que afectaron a la Argentina en los '90? ¿Cuál fue el impacto social de las políticas Neoliberales en la Argentina? ¿Cómo afectó a los niños estos cambios político-económico? ¿Cuáles fueron las políticas con respecto a las leyes laborales?

LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS IMPLEMENTADAS EN EL AÑO 1990

De la mano de Menem, se llevó a cabo el Consenso de Washington, que significaba liberar el mercado, privatizar empresas estatales, reformas del Estado y especialmente la actividad financiera, en otras palabras, el sistema político, en este caso, se formó por el gobierno y las empresas, en el cual se aplicaron sistemas tecnológicos avanzados para producir en el contexto de la globalización, hay una interrelación de índole económica muy estrechas, en la cual no se aceptan discusiones y se le debe tal obediencia al nuevo sistema, los más duros de este proceso que los actores que no se adaptan a la nueva lógica son expulsados y o permanecen bajo el yugo del nuevo orden económico (SANTOS, 2004). Todo este proceso de cambio llevó a una inflación incontrolable, como consecuencias, el gobierno tomó otros tipos de medidas, como hacer recortes en el gasto público, aumentar la presión impositiva, liberar precios, y la reducción del salario. Todas estas medidas significaron un alivio para el país, como, por ejemplo, un superávit en la balanza de pagos de las importaciones y exportaciones, pagó a los servicios de la deuda externa y permitió un aumento de las reservas del banco central. El entonces flamante ministro de economía de la República, Domingo Felipe Cavallo, llevó a cabo una reforma monetaria basada en un tipo de cambio fijó 1 peso argentino equivalente a un dólar estadounidense, ¿Cómo se llegó a este punto? Fueron las reservas del central, lo cual respaldó de alguna manera este sistema, pero significó, de alguna manera, un régimen dolarizado con la silenciosa destrucción de la moneda nacional por la hiperinflación que había tenido.

De esta manera la economía se encontraba más sólida y los ingresos de inversiones, relacionadas a las privatizaciones, se hacían sentir con más fuerza en la balanza de pagos que estaba mostrando un superávit con el creciente aumento del Banco Central. Con estos datos la Argentina mostraba un aumento del 10 % del PBI. Pero lamentablemente, la algarabía había durado muy poco tiempo y el sistema empezó a mostrar los primeros síntomas de desequilibrios, como, por ejemplo, en la apertura y sobrevaluación cambiaria que mostró un saldo negativo en el balance comercial, por otro lado, la cuenta corriente, por los intereses de la deuda externa, pago de regalías, entre otras. En 1994, el Estado empieza a entrar en crisis con un déficit y junto a ello empezaba a crecer el desequilibrio entre provincias por el crecimiento de los gastos de las transferencias de funciones en salud, educación y otras áreas del sector nacional al provincial.

En el año 1995 Argentina entra en crisis de nuevo, ¿Cuál fue el detonante? La gran Hegemonía de EEUU vuelve a poner en jaque a las economías emergentes y a países desarrollados, con el aumento de las tasas de interés, esto sucumbió en Argentina generando la fuga de capitales y el recorte en el crédito internacional. Pero para tener en

cuenta un punto importante, es que las condiciones o digamos, el contexto mundial que tuvo en el primer gobierno Menem, no lo va a tener en el segundo.

1996 Domingo Cavallo renuncia a su cargo de ministro de economía, sin embargo, a fines del 2001 fue ministro de economía con el gobierno de la Alianza, Fernando De La Rúa, quién había ganado las elecciones al Dr. Carlos Menem que buscaba la reelección en 1999, a esta situación empieza a vivirse una etapa oscura en la historia argentina, la actividad estaba cayendo en picada y la desocupación empezaba a acariciar el 30% de la PEA, como así también los índices de pobreza, la educación, seguridad y salud se empezaron a deteriorar mostrando signos de que el país se estaba hundiendo de a poco.

EL IMPACTO SOCIAL DEL NEOLIBERALISMO EN LA ARGENTINA

La crisis económica en la niñez argentina: Uno de los efectos más importantes que tuvo esta crisis económica fue la precarización del empleo que tuvo una influencia directa sobre la infancia, de manera tal que tanto niños y niñas estuvieron amenazados y en algunos casos privados de los servicios básicos de salud y al pleno desarrollo personal, pero esto tuvo significación en cuanto a los ingresos familiares por lo tanto las familias de bajos recursos se vieron afectadas en mayor medida. Por otro lado, hubo reformas en la salud y educación descentralizando algunos servicios y dándole mayor autonomía a las provincias, es decir, reducir las transferencias de recursos y financiamiento. Todo este proceso llevo a un deterioro en la calidad de los servicios sociales destinados a la población generando así importantes desigualdades y especialmente a nivel regional. Un ejemplo de ello es que en el año 1998 la mortalidad infantil del Chaco era casi tres veces más alta que Tierra del Fuego (CETRÁNGOLO; GATTO, 2002). A pesar de que el gasto público del Estado era importante, sin embargo, la población de sectores vulnerables, lamentablemente, no recibieron la ayuda por parte del Estado y más en este periodo de recesión cuando realmente la población más lo necesitaba. La desigualdad siguió creciendo a pasos agigantados las inversiones en algunos niveles de salud, educación, etc., lamentablemente los sectores más ricos de la sociedad se beneficiaron.

Una alternativa a la crisis, los Programas alimentarios: Ante la situación de crisis hiperinflacionaria del país en los '90, empezaron a emerger comedores comunitarios y vecinales en los sectores peri-urbano de las zonas más carenciadas denominadas villas miserias que son asentamientos y usurpaciones de tierras ocupadas por personas que no tienen donde vivir. La función principal del comedor era suministrar alimentos a niños y ancianos de sectores reducidos. Ya en el transcurso del año 1995 el Estaco Nacional llevó a cabo un monitoreo y evaluación de los comedores con

lineamientos de capacitación para la atención y dietas balanceadas con una caja de alimentos destinada a los beneficiarios, es decir, a todas aquellas personas, ya sea niños, ancianos, o mayores, que no estén cubiertos por una cobertura social. En este entramado orgánico de respuesta a la crisis empezaron a surgir otros actores en su manejo y dirección, como las ONG, los gobiernos provinciales y municipales, tratando de focalizar y mejorar las propuestas destinadas a estos sectores vulnerables de la sociedad. Por otro lado, en su mayoría de las veces los fondos no llegaban a destinos y el gobierno provincial desviaba esos fondos a cubrir situaciones más urgentes como el pago de empleo público o privado.

Golpe al mercado laboral: en este periodo, si bien no solo está centrada la cuestión en las políticas neoliberales, debemos tener en cuenta también el proceso de globalización que en este periodo se hizo presente en todo el mundo y especialmente en Argentina. Esta se manifestó con la introducción de nuevas tecnologías destinada a algunos sectores productivos desplazando mano de obra, también, se reorganizaron los procesos productivos y la fusión y/o eliminación de empresas dando origen a una nueva lógica de mercado. Pero todo ello no iba a ser posible si no fuese por el gobierno quien creó el marco institucional favorable para llevar a cabo estos cambios de flexibilización laboral. De esta manera se modificaron puntos importantes en cuanto al salario, la jornada laboral, el aguinaldo y las indemnizaciones (VINOPUR; HALPERIN, 2004). Estas medidas tuvieron un impacto social de gran envergadura, generando precarización en las condiciones laborales y en cuanto a la contratación de los trabajadores y consecuentemente llevó a la subida del índice de desempleo y subempleo. Este nuevo escenario, desolador para los trabajadores, mostró una importante disminución como participantes activos e integrados plenamente a la sociedad, prácticamente se estaban esfumando los derechos adquiridos anteriormente con el lento proceso de desaparición y eliminación del estado de bienestar. En este contexto empieza a crecer sostenidamente el empleo asalariado no registrado, es decir trabajadores en negro. En los próximos renglones desarrollaré algunos puntos importantes sobre la modificación de algunas leyes y reformas con respecto a la cuestión laboral:

- a. Uno de los ejemplos claros fue la Ley Nacional de Empleo 24.013 (modificada en 1991) y la Ley de Reforma Laboral 25.013 (1998).
- b. Se lleva a cabo la privatización de las AFJP (Administradoras de Fondos de Jubilaciones y Pensiones) y la introducción de las aseguradoras de Riesgo del Trabajo (ART).
- c. Desregulación de las obras sociales.

Como objetivo principal de estas medidas fue la de apuntalar una mayor productividad y a la vez reducir los costos salariales, además, se buscó reducir la capacidad de negociación colectiva y debilitando las organizaciones sindicales por medio de:

1. Reglamentación de derecho de huelga
2. Deterioro en las asignaciones familiares
3. Cambios en la ley de accidentes laborales
4. Suspensión de convenios colectivos de trabajo
5. Disminución de la remuneración por despido

Todos estos puntos llevaron a una heterogenización de la sociedad, desempleo estructural, vulnerabilidad social y caída de los salarios.

Los changarines y planes sociales: En este nuevo periodo de incertidumbre, se empieza a gestar una categoría laboral dentro de la informalidad del mercado laboral para el sustento familiar y se caracteriza por el trabajo informal que no está registrado en la legislación laboral y por lo tanto el individuo no posee derechos ni beneficios sociales al trabajo registrado en blanco. En este círculo podemos encontrar diferentes modalidades de trabajadores independientes como comerciantes, albañiles, vendedores ambulantes o changarines², además, este grupo también está en desventaja en cuanto a los ingresos económicos (en desventajas) como así también a la vulnerabilidad laboral y el disminuido acceso a la salud.

El rol de la mujer en este contexto: tuvo un papel particular la mujer en el contexto de las políticas neoliberales, es decir, que la mujer sufrió más que el hombre en cuanto a los efectos de estas políticas, por ejemplo, en cuanto a los índices de pobreza se hizo sentir en la tasa de desempleo en la población femenina y cada vez se incrementaban los hogares con jefas de familia, De esta manera los factores que incidieron fueron económicos como culturales, es decir que el grupo femenino de bajos recursos tienen menos posibilidad de insertarse en el mercado de trabajo, ya sea por el cuidado de los hijos, la falta de herramientas de capacitación para el acceso a un empleo calificado o cualificado, escasa formación laboral o académica, que son realmente algunos factores que hicieron que la tasa se elevara a un 160 % (MEREDIZ, 2014).

Pero también debemos tener en cuenta que no solo es reducido el acceso al campo laboral, sino que, además, las que se insertan al empleo tienen menores garantías o derechos frente a la competencia masculina. La mujer se inserta prácticamente en los empleos de trabajo doméstico o informales y precarios como en talleres de costuras, como un ejemplo. Sin embargo, en este contexto de desocupación e incertidumbre del hombre, la mujer fue fundamental en la familia, porque fueron ellas las que respondieron a la situación de hambre que se estaba viviendo, trabajando como emplea-

2 Se lo entiende como aquel individuo que realiza trabajos de cortos periodos de tiempo en los domicilios y/o particulares sin estar registrado laboralmente. Ejemplo, cortador de césped, pintores, feriantes, vendedores ambulantes, etc.

da doméstica mal remuneradas y con extensos horarios de agotamiento laborales para salir adelante e incluso sumándose a los trabajos comunitarios.

LAS TRANSFORMACIONES QUE SUFRIERON LAS CIUDADES EN ESTE CONTEXTO

En el transcurso del '76 se empieza a sentir la crisis industrial del modelo de sustitución de importaciones en el país, y este proceso empezó a frenar el aparato industrial, como la ciudad por excelencia y de asentamientos de la mayoría de las industrias es Buenos Aires, tal como lo plantea Milton Santos en “de la totalidad al lugar”, en esta gran ciudad se gestó una gran y acelerada urbanización de la mano del fenómeno de la terciarización localizadas geoestratégicamente en sus costas para el aprovechamiento de los puertos, dando origen a importantes enclaves. Esta gran ciudad se transformó en un importante centro de producción y de consumo, donde se concentra el comercio mayorista interno, el comercio de importación y exportación. En este aspecto y desde el punto de vista social, las personas que llegan a este espacio, comunidades pobres o menos favorecidas encuentran un acceso a los bienes esenciales, variando su calidad. Un ejemplo ilustrativo y afirmando lo que plantea el profesor Santos que podría brindar con respecto a ello, son mis tíos, quienes habían dejado la provincia de Tucumán por razones laborales luego de la crisis industrial del '76, ellos llegaron a la Gran Ciudad de Buenos Aires como trabajadores no calificados ni cualificados, sin embargo, ellos se insertaron en la cuestión laboral, hoy en la actualidad luego de un proceso largo de haber vivido en esa ciudad, poseen viviendas con todos los servicios y comodidades, así de esta manera pintoresca nos muestra los cambios y las dinámicas urbana relacionadas estrechamente con la población y la cuestión económica (DÍAZ, 2018). Al margen de lo planteado, en este contexto la ciudad de Buenos Aires empezó a frenar su relativo crecimiento, también el éxodo rural cesó en este periodo y en algunos casos generando un retorno. En este contexto empieza a gestarse las ciudades intermedias, que a pesar de que su nacimiento se asocie a la crisis industrial y a las deseconomías de aglomeración.

El crecimiento de las ATIs (aglomeración de tamaño intermedio) está estrechamente relacionado con los retrocesos económicos, entre otros factores como la de migrar por motivos, digamos que, no laborales. El nacimiento de las Ciudades intermedias en la Argentina, en este contexto neoliberal beneficio a una importante población, incluso se la consideró como una estrategia de ordenamiento territorial. Sin embargo, siguiendo la línea del profesor Santos, que plantea que las industrias no pueden dar respuestas en cuanto a la generación de empleos y menos en esta etapa de la Argentina que se le llama “modelo de sustitución de importaciones”, que se produce una modernización, tanto en el campo como en la ciudad, se da paso a

las nuevas tecnologías y esto genera un declive en los empleos, y esto termina desencadenando una fragmentación entre los que ganan mucho y los que ganan poco lo cual va generando los circuitos superior e inferior ¿Cómo lo plantearemos? En este contexto neoliberal proliferaron las grandes empresas y la cuestión de negocios, bancos, comercios, servicios modernos, transporte que pertenecen al circuito superior y el inferior se caracteriza por un capital no intensivo, con servicios no modernos y un comercio a pequeña escala. Un ejemplo de ello podemos explicar que hay empresas fabricantes e importadoras de celulares que lo venden en las ciudades, que corresponde al circuito superior, cuando el celular se rompe o tiene alguna dificultad, las personas llevan el aparato para que se lo arreglen en los locales de reparación técnica no oficiales, lo que correspondería a un circuito inferior, lo que podemos señalar también la cuestión de la indumentaria, hay grandes marcas prestigiosas que venden ropa de alto costo y dirigida a un sector de la población que es la más pudiente, mientras que en el circuito inferior tenemos los feriantes o familias que se especializan en la confección de ropas, que no tienen buena calidad, sin embargo lo comercializa con el fin de subsistir el día a día. La Profesora María Laura en su artículo plantea además que surgen diversas ocupaciones laborales como por ejemplo las costureras y modistas, que, en efecto, en la Ciudad de San Miguel de Tucumán, al ser una ciudad cabecera de la región del NOA, en sus áreas suburbanas o barrios de la periferia podemos encontrar pegado en sus casas carteles que ofrecen servicios de modista y costurera para la reparación y/o confección de indumentaria para todas las edades. Incluso hay comercios minoristas (mercerías) que proveen de elásticos, tijeras y una variedad importante para lo que exige el trabajo. Este tipo de actividad es como una alternativa al desempleo y se lo ubicaría, según la profesora María Laura como circuito marginal.

REFLEXIONES FINALES

Como se ha planteado en el trabajo, el desarrollo del impacto de las políticas neoliberales en Argentina y cuales han sido sus consecuencias, prácticamente y en términos generales hubo ganadores y perdedores, los ganadores fueron quienes manejaban el capital y las grandes empresas, tanto en el sector urbano como en el sector rural, solo algunos pudieron adaptarse e incluirse en este sistema, mientras que los que no pudieron tuvieron que someterse a ser esclavos de ellos o quedar excluidos, marginados. Así también, en los sectores urbanos hubo transformaciones incluso desde el punto de vista territorial dando origen a las aglomeraciones de tamaño intermedios, ya que la crisis industrial del sistema ralentizó el crecimiento y a la misma vez actuó como un repelente de contingentes de personas que iban a la gran ciudad en busca de trabajo, de esta manera fueron creciendo las ATIs y absorbiendo a ese excedente laboral e introduciéndolos en el circuito productivo tanto inferior como

intermedio. Concluyo este simple trabajo preguntando si Argentina o Latinoamérica ¿estamos ingresando de nuevo a esos tiempos oscuros que nos llevaron a hacer volar por los aires los índices de pobreza, de desocupación, de hiperinflación, dejando que el mercado regule nuestras vidas como si no valiesen nada? ¿tan rápido, la sociedad o las poblaciones hemos olvidado el dolor y la pobreza que supimos pasar para retornar de nuevo al modelo dramático de la mano invisible que regula la oferta y la demanda? Años de avances y retrocesos y, aun así, no aprendimos nada.

BIBLIOGRAFÍA

FERRER, A. (2004). **La economía argentina: desde sus inicios hasta principios del siglo XXI**. Buenos Aires, Argentina.

ARVEY, D. (2007). **Breve historia del neoliberalismo**. Madrid, España. Ediciones Akal, S.A. 2007.

MANZANO, A. F. y VELÁZQUEZ, A. G. (2015). La evolución de las ciudades intermedias en Argentina. **Revista electrónica: Geo UERJ**. Ed. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia. Disponible en: <http://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/27712>.

SANTOS, M. (2004). **Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal**. Bogotá: Convenio Andrés Bello. (p.p. 41).

SANTOS, M. (1996). **De la totalidad al lugar**. Oikos Tau, Barcelona. (p.p. 58-59).

SILVEIRA, M. L. (2004). Globalización y circuitos de la economía urbana en las ciudades brasileras. **Cuadernos del CENDES**. Vol. 21, núm. 57. Red de revistas científicas de América Latina, El Caribe, España y Portugal.

VELÁZQUEZ, G.A. (2015). El proceso de urbanización en la Argentina: de la primacía a la fragmentación socio-espacial. **Revista electrónica Tiempo y Espacio**. Disponible en: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/1624>



POLITICAS PUBLICAS, CAMBIOS PRODUCTIVOS Y ASENTAMIENTOS INFORMALES EN BANDA DEL RÍO SALÍ

María Eugenia Colina¹

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo aborda procesos territoriales vinculados a los asentamientos informales y los procesos productivos, en el Municipio de Banda del Río Salí (MBRS) -Prov. de Tucumán- desde mediados del siglo pasado y hasta la actualidad. En tal sentido, debe leerse en el contexto de la situación socio-territorial de la ciudad latinoamericana contemporánea, marcada por fuertes contradicciones y contrastes, donde hay una intensificación de las desigualdades sociales, económicas y territoriales, históricamente consolidadas.

El MBRS, situado en el departamento de Cruz Alta, Provincia de Tucumán, se ubica en el arco Este del Sistema Metropolitano de Tucumán² (SiMeT)³ recorte territorial que considera un aglomerado urbano con jurisdicciones administrativas que mantienen vínculos funcionales cotidianos o frecuentes en la conurbación de Tucumán y aquella infraestructura a escala metropolitana que permite su existencia y dan sustento al desempeño competitivo del aglomerado (CASARES; JARMA, 2009).

Presenta una extensión de 37 km, su población total para en el año 2010 era de 63.226 habitantes (INDEC, 2010), lo que representa un incremento del 9% frente

1 Arquitecta. Becaria Doctoral CONICET. Doctoranda del Doctorado en Ciencias Sociales (Orientación Geografía) de la Facultad de Filosofía y Letras (UNT). Integrante del equipo de investigación del Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT), Instituto de Planeamiento y Desarrollo Urbano (IPDU), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Universidad Nacional de Tucumán (UNT), Tucumán, Argentina. E-mail: maru.colina@gmail.com.

2 Alberga jurisdicciones que integran el GSMT, definido por el Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas (2010), y otros ámbitos administrativos: siete municipios y diecinueve comunas rurales (CASARES; JARMA, 2009).

3 Catalogado a escala nacional como metrópolis de segundo orden, con un rol de intermediación en la organización territorial (MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, 2011).

a los 57.959 habitantes (INDEC, 2001) del censo anterior. El análisis de variables del último Censo disponibles sobre el municipio, da cuenta de las características de vulnerabilidad social de la población. Los indicadores más desfavorables son el bajo porcentaje de cloacas dentro del municipio 22,79%, hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en el orden del 34,2%5, entre otros.

La conformación del núcleo urbano de esta ciudad se vinculó con la agroindustria azucarera, la cual tomo fuerzas en este territorio debido a la cercanía que poseía respecto al área de comercialización del producto, y por su ubicación respecto de dos arterias comerciales vitales para la provincia (WILDE, 2017). En su trama urbana se distinguen los grandes predios de los ingenios Concepción (fundado en 1835) y San Juan (fundado en 1870), en plena actividad, y del Ingenio Lastenia (fundado en 1847) cerrado desde mediados de la década del 60, también, existen otras empresas de diferentes rubros que ocupan grandes espacios urbanos y le proporcionan a la ciudad un perfil marcadamente industrial.

La situación del territorio en la actualidad es un emergente de los procesos político-económicos y sociales, que han incidido en su configuración. Es necesario, enmarcar este trabajo en los contextos históricos, socio-económicos y políticos, que incidieron en la estructura y dinámica territorial de MBRS,

Las explicaciones del fenómeno de la urbanización varían. Todas, sin embargo, giran en torno a factores como el comportamiento demográfico, el grado de modernización o de organización de los trasportes, el nivel de la industrialización, los tipos de actividades y relaciones que mantienen con los grupos sociales involucrados, la creación y retención local del valor añadido, la capacidad local para guardar una mayor o menor parte de la plusvalía generada, el grado de redistribución de la renta entre los productores, y los efectos directos o indirectos de la modernización sobre la política, la sociedad, la cultura y la ideología (SANTOS, 1996, p. 47).

En Tucumán la industria azucarera inicia su fase manufacturera hacia mediados del siglo XIX, y se instala, en la región de la llanura central de la provincia, principalmente próximos a las márgenes del Río Salí. En 1876 la llegada del ferrocarril, inicia un proceso de modernización en la región, consiguiendo una producción de azúcar con crecimiento sostenido hasta 1896, cuando se satisface la demanda interna, dando lugar a una primera crisis azucarera.

Estos avances tecnológicos de la industria azucarera dan paso al inicio de un proceso de urbanización que consolida el esquema estructural del sistema urbano. A partir de 1930, inicia un proceso de cambio social y productivo, se transfiere la propiedad de parcelas del ingenio a manos de los obreros, generando una trama de loteo que complejiza la organización urbana de las localidades.

Con las políticas de sustitución de importaciones a mediados del siglo XX, Tucumán pasa a ser el centro económico-social de la región, cuya estructura económica se basa únicamente en la industria azucarera como consecuencia de la división geográfica del trabajo. Las continuas intervenciones del Estado en la regulación de la producción, precios y privilegios para los distintos sectores, conducen a la pérdida total de la racionalidad económica, que caracterizó el proceso de modernización de la industria azucarera.

Al disminuir la actividad agroindustrial, por cambios en las políticas respecto de la misma, toman relevancia actividades relacionadas a la prestación de servicios que impactan en la territorialización del espacio provincial (PAOLASSO; OSATINSKY, 2007). Estas actividades se concentraron en San Miguel de Tucumán y ciudades vecinas, como el MBRS, que participaron del proceso de conurbación que derivó en el SiMeT.

Respecto de la urbanización, este conflicto, marca el inicio de un desarrollo metropolitano con un crecimiento de la población urbana en el entorno de la capital provincial. Uno de los primeros municipios en participar del fenómeno de conurbación de este periodo es el MBRS. Milton Santos (1996) explica este fenómeno poniendo énfasis en la forma en que se fueron desarrollando las fuerzas productivas, a través de la concentración de y modernización de los medios de producción en puntos específicos del territorio, esto sumado a la expansión del consumo de bienes y servicios.

Para especificar la relación entre los procesos de urbanización - metropolización, y los cambios productivos que pueden haber influido en la composición demográfica y del hábitat en el Municipio de Banda del Río Salí (MBRS), se plantea un análisis de variables que permitan comprobar la siguiente hipótesis: en el MBRS a partir de los años 60 y hasta la actualidad, se generaron cambios demográficos y productivos que influyen en el espacio urbano y se encuentran vinculados al proceso de metropolización de Tucumán, donde, la crisis del azúcar a mediados de la década de 1960 tuvo gran influencia.

En este proceso, se pueden identificar diferentes modos de gestión y ocupación del espacio por parte de los sectores populares: uno donde es predominante la acción del Estado como productor de suelo urbano, a través de proyectos de vivienda que pueden encontrarse insertos, contiguos o desprendidos de la mancha urbana; y otro con la instalación de asentamientos irregulares que siguen sus propias leyes de localización, alejadas del control y planificación formal, trayendo aparejadas fuertes discontinuidades espaciales, sociales y cualitativas (PNUMA, 2007).

Se pretende reflexionar sobre cuestiones referidas a los procesos territoriales⁴ enfocados en la relación de indicadores económicos a nivel provincial- durante los años posteriores a la crisis del azúcar.

4 El concepto de territorio que se empleará será el de Fernández (2010), quien pone en relación espacio,

El trabajo está dividido en cuatro partes. La primera focalizada en contextualizar el papel del estado neoliberal en la generación y aplicación de políticas públicas en la producción del espacio urbano. Luego se busca presentar la situación actual del área de estudio y relacionarla con los periodos político-económicos que se sucedieron desde mediados de s. XX y principios de s. XXI y como éstos influyeron en la conformación del territorio municipal, en función de la desigualdad territorial construida socialmente y de la desigualdad que se genera a partir de la fragmentación del territorio y el acceso a servicios urbanos. En la tercera sección se da cuenta de las condiciones del hábitat que presenta el municipio, la cantidad de asentamientos informales que existen en él y cómo una gran parte de la población del mismo presenta situaciones de carencia habitacional. A modo de cierre se busca mostrar como todos estos factores han influido en la conformación del territorio del Municipio de Banda del Río Salí.

EL ESTADO NEOLIBERAL Y LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

El papel del Estado en la regulación y producción del espacio urbano es fundamental, debiendo elaborar y ejecutar políticas públicas que permitan desenvolver y/o resolver cuestiones de interés colectivo. El planeamiento territorial, tiene como fin mediar las relaciones establecidas por los agentes sociales en el espacio público y privado, velando por la calidad de vida y la justicia social.

Los sectores populares buscan en las ciudades, en un primer momento, el valor de uso: quieren vivienda y servicios públicos, más baratos y de calidad en base a su poder adquisitivo. Pero quienes ganan con la producción y explotación del espacio urbano actúan en función de su valor de cambio, esta oposición genera conflictos (MARICATO, 2013).

Los procesos urbanos afectan al conjunto de las actividades sociales, las poblaciones y la forma de vida de las personas, viéndose reflejado en la diversidad morfológica y también cultural que se desarrolla en las ciudades (LEFEBVRE, 1969). En este contexto es fundamental que los sectores populares y organizaciones que son parte de la ciudad, se empoderen y manifiesten que el disfrute de la vida urbana debe ser uno de los objetivos dentro del reconocimiento de la ciudad como un derecho.

Sin embargo, en América Latina y, en particular Argentina, en la década de 1990 la implementación de políticas económicas de carácter neoliberal, han profundizado la segregación socio-espacial. La ciudad segregada, genera tensiones respecto a los de-

sociedad y poder, el término surge como una construcción originada por las relaciones entre las clases sociales en permanente conflicto, originado en distintos modelos de desarrollo y de sociedad, es decir, considera insuficiente entender el territorio sólo como un espacio de gobierno.

rechos de ciudadanía, interpelando las capacidades de gobierno en el plano político, como también las del poder público de conducir el proceso de urbanización. Es decir, que el interés público esté por encima del capital, adelantándose a las demandas de la población y disciplinando los mercados. La inserción de los Estados nacionales al mundo globalizado y, por lo tanto, la implementación de políticas neoliberales, llevan a los mismos, a la pérdida de control sobre las industrias, actividades secundarias y terciarias, beneficiando a sectores con poder económico y afectando principalmente a los sectores populares y los territorios generados por los mismos.

El impacto del capitalismo en la soberanía de los Estados es una discusión generada en las últimas décadas del siglo XX y principios del XXI. Estos procesos, entonces, se encuentran asociados, desde el punto de vista de que el capitalismo incide en la desterritorialización, vinculados a las políticas neoliberales aplicadas por los Estados Nacionales.

Harvey (2005) al conceptualizar el término “acumulación por desposesión” destaca el carácter dicotómico de la acumulación capitalista, dónde están, por una parte, los sitios donde se produce la acumulación de la plusvalía, presentando un proceso puramente económico; por otro, los sitios en que el capitalismo se relaciona con las formas de producción no capitalistas, en los cuales aparecen la violencia y la opresión, generadas a partir de la aplicación de leyes neoliberales en beneficio de los grandes capitales. Es evidente que en este modo de acumulación por despojo, el poder del Estado “con su monopolio de la violencia y sus definiciones de legalidad, juega un rol crucial” (HARVEY, 2005, p. 113), el autor destaca el proceso de acumulación y su contracara, la pobreza, el desalojo, la violencia, la destrucción, como factores desterritorializadores de los sectores populares. En la actualidad se visualiza un tipo de pobreza estructural globalizada como resultado de un sistema de acción deliberada, donde el Estado abandona las políticas de protección social y contribuye deliberadamente a una producción globalizada de la pobreza, es decir, que en la actualidad la división global del trabajo trae aparejado un mecanismo que genera deudas sociales (SANTOS, 2004).

En Argentina, como en otros países latinoamericanos, el patrón económico neoliberal se impuso a través de políticas coercitivas y de represión durante la última dictadura militar (1976-1983). En ese período se institucionalizó el discurso de la competitividad y el libre mercado, al igual que en el resto de Latinoamérica. Posteriormente, en la década de 1990 durante el gobierno de Carlos Menem, el plan económico de “convertibilidad”, asentado, básicamente en un tipo de cambio fijo, impulsa un conjunto de medidas que consolidan el patrón de acumulación: liberalización y desregulación de los mercados, privatización de organismos estatales y de regulación, cambios en las políticas impositivas (por ejemplo, eliminación de derechos de ex-

portación y estímulos a la importación), precarización del empleo, créditos con tasas elevadas, etc.; y como lo indica Santos (2004, p. 59).

A medida que los institutos encargados de cuidar el interés general son debilitados por el abandono de la noción y de la práctica de la solidaridad, estamos, por lo menos a mediano plazo, produciendo las condiciones de la fragmentación y del desorden, claramente visibles en el país por medio del comportamiento de los territorios, es decir, de la crisis prácticamente general de los estados y de los municipios (SANTOS, 2004, p. 59).

El modelo de ciudad (metrópoli) emergente de tal escenario se concentra en la prevalencia de producción de suelo urbano en base a los mecanismos de mercado, pero cambiando las escalas de las intervenciones y de los criterios de localización, proliferando las formas de vida suburbanas, hecho que remarca los desequilibrios entre las localidades que forman parte del SiMeT, en las mismas se instala una lógica de distribución de grupos sociales según su nivel de renta, verificándose una segregación centro-periferia y sectorización Este (gran cantidad de asentamientos informales) – Oeste (sectores de alta renta) (CASARES; MARTA *et. al*, 2016).

Las políticas neoliberales –en un mundo globalizado–, deconstruyen y fragmentan los territorios, hechos vinculados, a la aplicación de políticas económicas tales como nula intervención estatal en la regulación de mercados regionales, inexistente proteccionismo a producciones locales, flexibilización laboral, etc.

La aplicación de estas políticas públicas y por consiguiente esta lucha de intereses, generan diferentes tipos de territorios. Entonces, para entender el territorio no sólo como un espacio de gobierno, es necesario interpretar la intencionalidad de los actores, relaciones y conflictos que se generan en el mismo.

ÁREA DE ESTUDIO

El patrón de crecimiento de MBRS desde el inicio del proceso de metropolización (mediados del s. XX), se ha caracterizado por un patrón disperso y fragmentado, de baja densidad que manifiesta desigualdades socio-territoriales. Como lo indica el texto de los *Lineamientos Estratégicos para la gestión territorial del Área Metropolitana de Tucumán* (LEM-DAMI) este territorio contiene el área productiva provincial/metropolitana (ingenios, citrícolas, metalmecánica, logística), sin embargo, su

forma de ocupación y las condiciones de vida de la población son altamente críticos debido al ingreso y las condiciones habitacionales (CASARES; MARTA *et. al*, 2016).

Banda del Río Salí es uno de los municipios que conforma la periferia del SiMeT, los LEM-DAMI⁵ caracterizan el patrón centro periferia que presenta Tucumán, donde, los sectores de ingresos medios y altos se localizan lejos de los sectores populares: los primeros en zonas más centrales, regulares y bien equipadas, y los otros en las periferias remotas, pobres y con frecuencia irregulares; donde el acceso a la vivienda propia se convierte en regla generalizado entre todas las clases sociales, pero con diferencias en las condiciones de producción y de vida de sus habitantes, que varían de acuerdo a sus ingresos. Esta tendencia centro-periferia surge a partir de una política económica que apunto a sustituir importaciones por medio de industrias controladas por el Estado, tras la intensificación de este modelo surgen asentamientos marginales periféricos como también barrios de vivienda social ubicados en las afueras de la ciudad, mientras que en el otro extremo de la ciudad los ricos se autoexcluyen en barrios cerrados (BORS DORF, 2003).

Se estima que en período 2010-2016, el arco Este del SiMeT cuenta con 1700 nuevas viviendas de promoción pública que albergan 8000 habitantes y con 5500 familias asentadas en villas y asentamientos, conteniendo 16.000 nuevos habitantes en 120 hectáreas (CASARES; MARTA *et. al*, 2016).

Estos rasgos son relevantes en tanto indican las particularidades del crecimiento demográfico y evidencian la problemática de una expansión urbana, caracterizada por una alta cantidad de población en condiciones de marginalidad.

En cuanto al desarrollo urbano, como localidad periférica del SiMeT presenta gran dependencia funcional de la ciudad de San Miguel de Tucumán, debido a poca oferta de servicios administrativos, equipamiento urbano, comercios, Santos (1995) indica que la función de la ciudad cabecera es la de brindar servicios más complejos y mayor variedad de productos que los que pueden ofrecer las *ciudades locales*.

En el MBRS existe un importante número de asentamientos informales y viviendas de promoción pública, donde sus habitantes se encuentran en un grupo social de escasos recursos. Es pertinente mencionar que los ingenios ubicados dentro de la planta urbana generan vacíos, los cuales producen fracturas urbanas, acentuando la ocupación del suelo de baja densidad y generando presiones al proceso de expansión urbana (CASARES; MARTA *et. al*, 2016).

5 *Lineamientos Estratégicos para la gestión territorial del Área Metropolitana de Tucumán. Informe Final.* San Miguel de Tucumán: Préstamo BID N° 2499/OC – AR – PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL INTERIOR (DAMI).

Imagen 7: Desarrollo Urbano – Área de Expansión



Fuente: Lineamientos Estratégicos para la gestión territorial del Área Metropolitana de Tucumán. Informe Final. San Miguel de Tucumán: Préstamo BID N° 2499/OC – AR – Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI).

La presencia de estas empresas en el territorio del municipio genera conflictos socio-territoriales debido a la disputa del primer territorio, potenciado principalmente por dos factores: la existencia de territorios industriales y, la tenencia⁶ precaria de los territorios de los sectores populares.

En un periodo de casi medio siglo el acceso a la ciudad, por parte de los sectores vulnerables, se ha deteriorado, las causas deben interpretarse en relación a las condiciones relatadas, vinculadas a la desindustrialización entre los años 60-70, lo que implicó el crecimiento del desempleo o formas precarias del mismo.

PERIODOS POLÍTICO-ECONÓMICOS (MEDIADOS S.XX- ACTUALIDAD) Y SU INFLUENCIA EN EL MUNICIPIO BANDA DEL RÍO SALÍ

Modelo ISI⁷ (1950-1970) – Periodo desarrollista.

En Argentina -y el mundo-, luego de la gran depresión económica de 1930, se implementa políticas proteccionistas, abandonando el modelo agro exportador, e iniciando un proceso basado en la industrialización por sustitución de importaciones. Acontecimientos que producen el aumento de actividades no agrícolas, generando la necesidad de mano de obra en el sector industrial, la cual empieza a asentarse cercana

⁶ Relación jurídica entre el ocupante y la tierra.

⁷ Industrialización por Sustitución de Importaciones.

a los grandes centros urbanos, produciendo un fenómeno de transferencia de mano de obra rural a los sectores urbanos, generándose migraciones internas,

Motores del desarrollo urbano y la estructuración en las formas descriptas fueron la industrialización, el poder estatal en la economía y la planificación y el éxodo rural que produjo un rápido crecimiento de la población urbana a través de flujos migratorios internos (BORSODORF, 2003, p. 43).

A nivel regional (NOA) Tucumán intensifica su posición como centro económico y social, tomando fuerza por medio de la industria azucarera, con su momento de auge en la década de los '50 debido al incremento de los precios internacionales del azúcar, provocando el crecimiento de la producción. En la década de 1960, se produce una expansión de la industria pesada y semipesada favoreciendo a capitales transnacionales (PAOLASSO; OSATINSKY, 2007), trayendo aparejado avances tecnológicos y cambios sociales.

Estos cambios sociales -y territoriales- pueden explicarse de la siguiente forma: durante los años 60, la industria manufacturera pierde su papel central, debido a que se impulsan políticas que benefician la industrialización sustitutiva de bienes del tipo intermedios y de consumo durable (TORRADO, 2003), esta nueva estrategia industrializadora destruye un gran número de pequeños y medianos establecimientos agro-industriales, y al mismo tiempo crea empleo del tipo administrativo y técnico en el área de servicios, es decir, se genera empleo urbano con mayor intensidad que en décadas anteriores. Hechos que aumentan los procesos migratorios campo-ciudad, y que, en el caso de Tucumán genera una concentración de población en el centro, y en localidades vecinas, siendo éste, el caso del MBRS.

Al desencadenarse en 1966 la crisis azucarera más importante del siglo, desde el estado nacional se busca generar, mediante privilegios impositivos y remisiones arancelarias a los bienes de capital, la radicación de industrias en las áreas que habían sido afectadas por esta crisis, sin embargo, estas políticas no fueron suficientes para absorber la mano de obra desempleada que surge tras la crisis, acrecentando el proceso de metropolización de San Miguel de Tucumán.

Hay un incremento significativo de la población en las ciudades capitales, debido al contexto nacional marcado por el modelo ISI, generando un proceso de concentración poblacional, que traen aparejados segregación y, desigualdad social, entre otros. Sin embargo, en Tucumán, debido al alto nivel de incidencia de la agroindustria en la economía provincial durante los años '50-'60, la crisis de la industria azucarera produjo un agravamiento de los problemas de empleo principalmente en la ciudad Capital.

Modelo Neoliberal- (1976-1999) – Periodo de apertura al mercado internacional.

Si bien en el periodo de tiempo tomado para el estudio se sucedieron gobiernos de muy diferente idiosincrasia, todas las políticas económicas fueron tendientes a la apertura al mercado internacional. El primer corte temporal corresponde a los gobiernos de facto que se sucedieron entre 1976 y 1983, adoptando una estrategia económica basada en la alianza con los poderes concentrados de la burguesía de elite y con empresas de capitales transnacionales.

En el caso de Tucumán las políticas coercitivas-neoliberales empiezan a aplicarse en 1966, bajo la dictadura de Onganía, cuando se paralizan 11 ingenios azucareros en la provincia; hecho que marca un punto de inflexión en los planos económico y social, con un incremento importante de la desocupación. Al disminuir la actividad agroindustrial, debido a cambios en las políticas respecto de la misma, toman relevancia actividades relacionadas a la prestación de servicios que impactan en la territorialización del espacio provincial (PAOLASSO; OSATINSKY, 2007). Estas actividades se concentraron en San Miguel de Tucumán y ciudades vecinas, como el MBRS, que participaron del proceso de conurbación que derivó en el Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT).

El modelo de ciudad (metrópoli) emergente de tal escenario se concentra en la prevalencia de producción de suelo urbano en base a los mecanismos de mercado, pero cambiando las escalas de las intervenciones y de los criterios de localización, proliferando las formas de vida suburbanas, hecho que remarca los desequilibrios entre las localidades que forman parte del SiMeT, en las mismas se instala una lógica de distribución de grupos sociales según su nivel de renta, verificándose una segregación centro-periferia y sectorización Este (gran cantidad de asentamientos informales) – Oeste (sectores de alta renta) (CASARES; MARTA *et. al*, 2016).

El abandono del modelo ISI, con el fin de promover la apertura externa, lleva a que el empleo urbano disminuya en su crecimiento en relación a periodos anteriores. Se produce una disminución de las migraciones internas a las grandes ciudades, debido a la falta de oferta de empleo, entre ellas el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán.

Se observa una desaceleración del empleo asalariado de clase media dentro de las plantas industriales y organismos públicos, produciendo un aumento del empleo independiente, influyendo en el crecimiento de áreas como la construcción y el empleo terciario (TORRADO, 2003).

A fines de 1983 asume como presidente electo democráticamente el Dr. Alfonsín quien, debido a condicionantes políticos, terminó su gobierno en un brote hiperin-

flacionario que repercute en la situación de los sectores populares y, que lo obligó a mediados de 1989 a dejar el mando anticipadamente.

En ese marco, la estructura productiva de la provincia de Tucumán sufrió un proceso de desindustrialización, de gran tercerización de la actividad económica y de mayor concentración de la propiedad de la tierra, provocando un deterioro laboral y social que alcanzó niveles alarmantes.

Durante la década de 1990, quien está al frente del Gobierno Nacional es el Presidente Carlos Menem, que en 1991 implementa el plan de convertibilidad, cuyo fin es retomar el modelo de apertura internacional.

Sin embargo, la creciente desindustrialización y la tercerización de la economía desembocan en una crisis económica a finales del año 2001 (presidencia de Fernando De la Rúa). La industria manufacturera se vio substancialmente afectada.

En el espacio urbano, estos cambios económicos se han traducido en la incapacidad del Estado nacional y principalmente provincial de controlar y regular el territorio, sobre todo en las áreas metropolitanas, trayendo consigo mayor libertad y protagonismo de los capitales inmobiliario y financiero sobre el espacio urbano, rediseñándolo según sus necesidades en cuanto a la renta urbana, proceso que se acentúa entre finales del s. XX e inicios del s. XXI. Dando lugar a una profundización de la desigualdad en la estructura socio-económica de los territorios metropolitanos (CICCOLELLA, 2014).

Periodo de pos-crisis y recuperación económica (2002-2010).

La crisis social-política y económica de 2001, se produjo, entre otras cosas, por políticas económicas⁸ aplicadas en las décadas anteriores, que produjeron grandes desequilibrios sociales y económicos entre la población.

Hacia finales de 2002 se empieza a estabilizar la economía, que muestra índices de crecimiento. Hacia el año 2003 experimenta una aceleración de estos índices que continúa a nivel país en toda la década. Durante esta etapa se incrementan las actividades económicas volcadas al consumo interno, que se traduce en el aumento de las exportaciones, expandiendo el empleo y disminuyendo los índices de pobreza e indigencia (CICCOLELLA, 2014).

Los cambios socio-económicos que se han descripto y analizado en este apartado y que motivaron las variaciones en la matriz productiva, se ven expresados en el espacio urbano. A escala metropolitana, durante los años 90 las industrias multinacionales se instalaron en parques industriales alejados del centro, llevando a una fuerte

⁸ El estímulo a las importaciones y las facilidades otorgadas para actividades especulativas destruyeron a las pequeñas y medianas empresas nacionales debido, principalmente, a la pérdida de competitividad.

periferización de la actividad industrial, claramente reflejada en la planta urbana del SiMeT y en particular del MBRS, mientras que las industrias tradicionales han continuado vinculadas al tejido urbano, hecho que también se manifiesta en mencionado municipio.

PROCESO DE METROPOLIZACIÓN Y CONDICIONES DE HÁBITAT EN MBRS

El MBRS se originó como núcleo urbano en torno a los Ingenios Azucareros Concepción, San Juan y Lastenia. En un primer momento el asentamiento de la población estuvo relacionado a la actividad azucarera; pero con el paso del tiempo la estructura económica de la ciudad se complejizó con la instalación de grandes establecimientos fabriles, galpones, talleres, y también, con la interrelación con la ciudad capital, factores que han favorecido la creación de un espacio geográfico dinámico que conjuga aprovechamientos rurales y usos del suelo urbano conformándose como una zona intermedia con caracteres de ambos.

Para describir el crecimiento de la población se calculó la *Tasa de Crecimiento Medio Anual Intercensal* (TCMAI)⁹ con datos obtenidos de los censos de los años 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010 respectivamente.

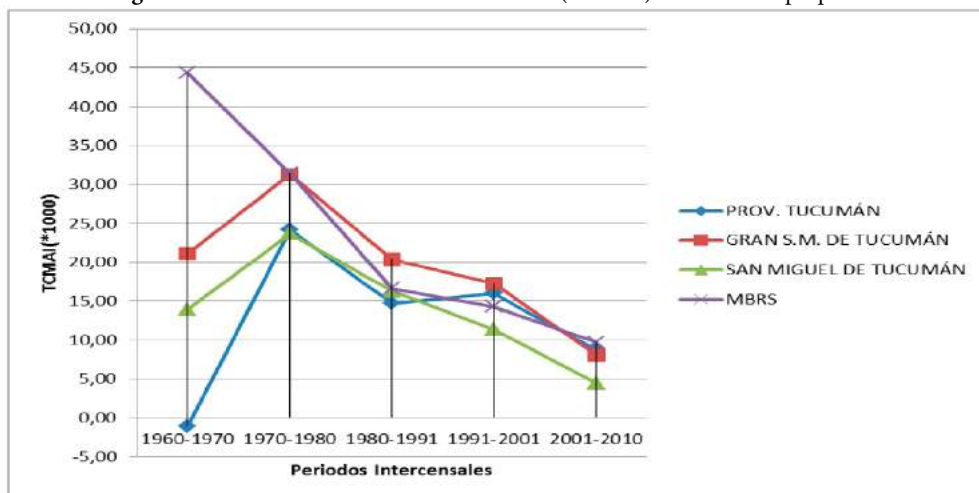
Tabla 1: Tasa de crecimiento anual intercensal (TCMAI).

POBLACIÓN SEGÚN CENSOS							TCMAI				
	1960	1970	1980	1991	2001	2010	1960-1970	1970-1980	1980-1991	1991-2001	2001-2010
PROV. TUCUMÁN	773.972	765.962	972.655	1.142.105	1.338.523	1.448.200	-1,04	24,18	14,71	16,00	8,79
GRAN S.M. TUCUMÁN¹	297.305	366.392	498.579	622.348	738.479	794.327	21,11	31,29	20,36	17,26	8,13
S. M. DE TUCUMÁN	271.546	311.839	394.117	470.604	527.150	548.866	13,93	23,69	16,26	11,41	4,50
MBRS	19.952	30.782	41.933	50.282	57.959	63.226	44,31	31,40	16,64	14,31	9,71

Fuente: elaboración propia 2015 en base a Censos INDEC 2001 y 2010, datos en web CEPAL¹⁰.

Se puede observar que el MBRS durante la década de 1960, tiene una TCMAI mayor que la ciudad capital y que la media provincial (negativa). En el periodo 1970-1980¹¹ mencionada tasa continua mayor que de la ciudad capital, debido a que es un área receptora de nuevas industrias manufactureras (ej. Scania). En los subsiguientes periodos la TCMAI comienza a igualarse con los valores de San Miguel de Tucumán, e incluso de la provincia.

9 La TCMAI indica la ganancia o pérdida de población cada mil habitantes en cada año del periodo.
En: http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/7394/lcg2140_tabpaíses.pdf
11 La TCMAI en el periodo 1980/1991 del MBRS tienen un comportamiento que aparece deformado por la participación parcial el Área Metropolitana del Gran San Miguel de Tucumán. Este ámbito en conjunto tiene la

Imagen 8: Tasa de crecimiento anual intercensal (TCMAI). Elaboración propia 2015.

Fuentes Censos INDEC 2001 y 2010, datos en web CEPAL¹².

En la Tabla 2 puede verificarse que, en correspondencia con el aumento de densidad poblacional en MBRS, se confirma la existencia de un proceso de metropolización.

Tabla 2: Densidad de habitantes por km². Elaboración propia.

POBLACIÓN SEGÚN CENSOS							SUP. (km2)	DENSIDAD (hab/km2)					
	1960	1970	1980	1991	2001	2010		1960	1970	1980	1991	2001	2010
PROV. TUCUMÁN	773.972	765.962	972.655	1.142.105	1.338.523	1.448.200	22.524	34	34	43	51	59	64
GRAN S.M. DE TUCUMÁN	297.305	366.392	498.579	622.348	738.479	794.327	114	2608	3214	4374	5459	6478	6968
S. M. DE TUCUMÁN	271.546	311.839	394.117	470.604	527.150	548.866	91	2984	3427	4331	5171	5793	6031
MBRS	19.952	30.782	41.933	50.282	57.959	63.226	37	539	832	1133	1359	1566	1709

Fuentes: Censos INDEC 2001 y 2010, datos en web CEPAL¹³.

En el período 1960-1970 se observa que no hay incremento en los valores de densidad de la provincia, consecuencia de la crisis azucarera, que ha provocado una migración de aproximadamente el 25% de la población de 1970 (GÓMEZ LÓPEZ; ROBERTO; *et al.*, 1994).

En síntesis, las áreas rurales de baja densidad son expulsoras de población, generalmente a sus centros cabeceras y, todas las áreas en general, a los centros urbanos y, fundamentalmente al área metropolitana. Los cambios en la población y en su densidad son indicadores de presión fundamentales, por su influencia directa en los cambios de uso de suelo y en la demanda de recursos del ecosistema.

tasa de crecimiento más alta. (Gómez López & IPDU, 1994).

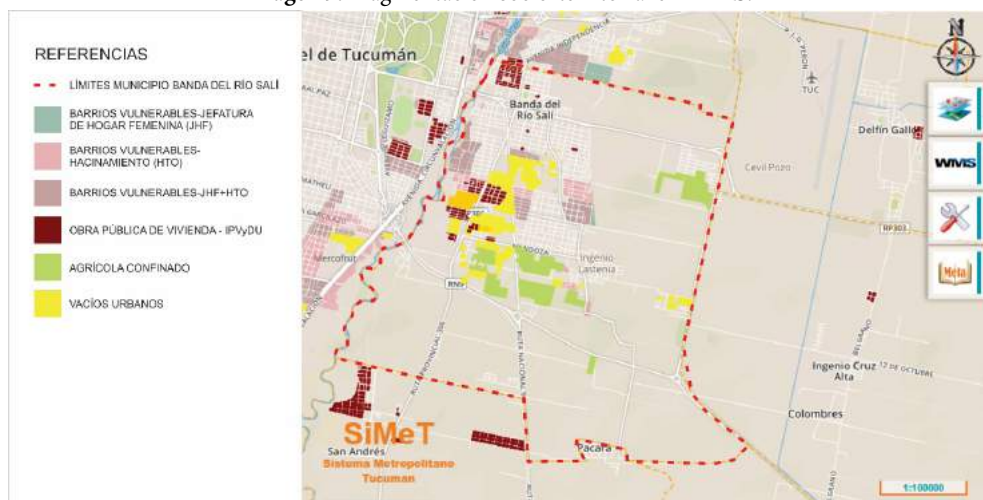
12 En: http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/7394/lcg2140_tabpaíses.pdf

13 En: http://www.cepal.org/publicaciones/xml/4/7394/lcg2140_tabpaíses.pdf

Los porcentajes de NBI nos brindan un mayor acercamiento sobre la situación de pobreza del MBRS. Actualmente estos valores se encuentran dentro del 15%, encontrándose los mayores valores dentro de la fracción censal 12. Comparando los valores a nivel provincial podemos observar la situación crítica respecto al NBI de la provincia (13,3%).

Los siguientes mapas muestran indicadores de vulnerabilidad presentes en diferentes barrios del MBRS, verificando la existencia de conflictos socio-territoriales en el área de estudio.

Imagen 9: Fragmentación socio-territorial en MBRS.



Elaboración propia en base a capas de visor de mapas del Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT) en <http://www.observatoriofau.org/gis/>

Imagen 10: Índice de Carencia Habitacional en MBRS.

Fuente: Visor de mapas del Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT) en <http://www.observatoriofau.org/gis/>

CONSIDERACIONES FINALES

En el MBRS además de la compleja realidad social que se manifiesta en la localidad, se suman las numerosas industrias instaladas dentro de la trama urbana, relaciones que surgen, entre otras cosas, debido a su carácter de espacio periférico del área metropolitana, generando un espacio urbano caótico y fragmentado, que se caracteriza por:

1. la prevalencia de múltiples tipologías de tejidos dentro de la trama urbana identificando industrias, depósitos, talleres, etc.
2. numerosos asentamientos informales.
3. amplios sectores con marcadas carencias en materia de cobertura de servicios básicos y, en consecuencia, población excluida del acceso a los principales recursos urbanos.

Estos rasgos son relevantes tanto muestran las particularidades del crecimiento demográfico, evidenciando la problemática de una expansión urbana (desde mediados del s.XX) caracterizada por una alta cantidad de población en condiciones de marginalidad, generando procesos informales de ocupación del suelo. En este marco es necesario resaltar que las dinámicas que surgen de las políticas económicas son un factor determinante en el desarrollo urbano.

Los años '60 son un punto de inflexión en los planos económico, social y, político-institucional de la provincia, y se relacionan con el proceso de metropolización

de San Miguel de Tucumán y sus ciudades vecinas, entre ellas el MBRS. El período intercensal 1960-1970 registra para la provincia –y para su ciudad capital– tasas de crecimiento poblacional negativas, y para la ciudad de San Miguel de Tucumán notablemente menores a los periodos inmediatos posteriores; mientras que por el contrario y a pesar de la crisis el MBRS registra, para ese mismo periodo, tasas muy altas. Se considera que estos valores están en relación directa con la instalación, dentro del MBRS, de nuevos establecimientos industriales manufactureros, fomentados por políticas implementadas por el Gobierno de Onganía.

Los cambios socioeconómicos que motivaron las variaciones en la matriz productiva tanto a nivel Nacional como a menor escala, se ven expresados también en el espacio urbano. A escala metropolitana, durante los años 90 las industrias multinacionales se instalaron en parques industriales alejados del centro, lo que ha llevado a una fuerte perifерización de la actividad industrial, claramente reflejada en la planta urbana del SiMeT y en particular del MBRS, mientras que las industrias tradicionales han continuado vinculadas al tejido urbano, hecho que también se manifiesta en el municipio.

Se estima que mencionados factores y procesos, a lo largo del tiempo han condicionado la organización de este territorio conforme distintas articulaciones medio físico/sociedad. En las últimas décadas el MBRS registra un aumento de manera rápida y espontanea de asentamientos informales fruto del crecimiento vegetativo de sus habitantes y de las migraciones hacia esta área, donde se ocupan tierras sin infraestructura, como así también, sin condiciones urbano ambientales adecuadas.

En términos de crecimiento, es notable el proceso desarrollado en el MBRS, con tasas intercensales superiores al 40%, siendo uno de los sectores del SiMeT que muestra mayor cantidad de procesos de urbanización (en los últimos 50 años), sea por mecanismos de invasión informal o de instalación de conjuntos de vivienda de promoción pública. Cualquiera sea el caso, se ha logrado verificar que se trata de un crecimiento en condiciones de carencia, con déficits notables de infraestructura, y problemas ambientales que esta situación conlleva.

Aquí se puede decir que una crisis del capital genera conflicto con los sectores populares y esto genera una reterritorialización en la periferia de la ciudad capital, y en ciudades vecinas a la misma, creando una ciudad informal y colaborando a la conurbación de San Miguel de Tucumán, en este caso Banda del Río Salí.

Se hace evidente en este modo de acumulación por despojo que, al igual que en el pasado, el poder del Estado frecuentemente, *“con su monopolio de la violencia y sus definiciones de legalidad, juega un rol crucial”* (Harvey, 2005, p. 113). Los sectores populares insertos en el modo de producción capitalista, representan,

[...] la humanidad profunda [...] situados en los nudos flojos de las ataduras con que nos aprisiona el mercantilismo absoluto”, se encuentran en las periferias, en las “orillas fangosas”, para ir a su encuentro debemos llegar a “[...] las rendijas, a los rincones, a los territorios apartados del bramido urbano-fabril, del barullo librecambista. (BARTRA, 2010, p. 166).

Los cambios en las políticas públicas afectan territorio en todas las escalas y formas, esto se puede observar en el caso de estudio, habiendo surgido como un pueblo vinculado a la producción azucarera, y que en la actualidad es parte de un sistema metropolitano (cuyo origen se debe al abandono del Estado respecto a políticas proteccionistas de la producción y por lo tanto de su responsabilidad social, dejando a sus habitantes librados a su suerte).

BIBLIOGRAFÍA

BARTRA, A. **Tomarse la libertad. La dialéctica en cuestión**. México: Editorial Itaca, 2010.

BORSDORE, A. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. **Eure**, Santiago de Chile, v. XXIX, n. 86, p. 37-49, Mayo 2003.

CASARES, M. D.; JARMA, N. **La caracterización sociodemográfica del Sistema Metropolitano de Tucumán (SiMeT)**. Congreso Regional de Economía y Sociedad del Noroeste Argentino (ARESNOA). San Miguel de Tucumán: [s.n.]. 2009.

CASARES, MARTA; ET. AL. **Lineamientos Estratégicos para la gestión territorial del Área Metropolitana de Tucumán. Informe Final**. San Miguel de Tucumán. 2016.

CICCOLELLA, P. **Metrópolis Latinoamericanas: más allá de la globalización**. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2014.

GÓMEZ LÓPEZ, ROBERTO; ET.AL. **Directrices para la Ordenación del Territorio de la provincia de Tucumán**. San Miguel de Tucumán. 1994.

HARVEY, D. El nuevo imperialismo; acumulación por desposesión. **Socialist Register 2004**, Buenos Aires, p. pp. 99-129, 2005.

LEFEBVRE, H. **El derecho a la ciudad**. Barcelona: Península, 1969.

MARICATO, E. Cidades e luta de classes no Brasil. In: ABRAMO, F. P. **Classes? Que Classes? Ciclo de Debates sobre Classes Sociais**. Sao Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013. p. 139-162.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS. **Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana.** Lineamientos Estratégicos para una política nacional de urbanización. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011. pp. 15-32 p.

PAOLASSO, P.; OSATINSKY, A. **Las transformaciones económicas y sociales de Tucumán en la década de 1960.** Actas del VIII Encuentro de la Red de Economías Regionales en el marco del Plan Fenix y I Jornadas Nacionales de Investigadores de las Economías Regionales. Buenos Aires: [s.n.], 2007.

PNUMA. **GEO San Miguel de Tucumán. Perspectivas del Medio Ambiente Urbano.** San Miguel de Tucumán. 2007.

SANTOS, M. **De la Totalidad al Lugar.** Barcelona: Oikos-Tau, 1996.

SANTOS, M. **Una globalización perversa.** Bogotá: Convenio Andrés Bello, 2004.

TORRADO, S. **Historia de la familia en la Argentina moderna (1870-2000).** Buenos Aires: La Flor, 2003.

WILDE, A. **Historia del Municipio de Banda del Río Salí.** Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi, 2017.



MÁS ALLÁ DE LO URBANO: DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA QUEBRADA DE EL TALA (CATAMARCA-ARGENTINA)

Roxana E. Fiant¹

INTRODUCCIÓN

Los espacios periurbanos conforman los bordes urbanos del territorio y son productos de la convergencia de un conjunto de variables: culturales, sociales, económicas, políticas desplegadas en una dimensión temporal de largo, mediano y corto plazo. En el entendimiento o caracterización de sus procesos de formación y dinámicas de territorialización y de conformación del paisaje el factor “local” se constituye en un aspecto fundamental de análisis e interpretación por cuanto en muchos sentidos estos espacios desarrollan características particulares haciendo que las producciones teóricas que se hagan al respecto tengan un profundo contenido ideográfico.

Tal como refiere Hernández Puig (2016, p. 1) estas periferias urbanas son espacios emergentes en los que el paisaje y el territorio se muestran como elementos estratégicos de oportunidad y por tanto generando situaciones de conflictos y tensiones a lo largo de su proceso de transformación.

En la actualidad, tal como plantea Borsdorf (2003, p.38) los cambios en estructura urbana en América latina han generado el desarrollo de la ciudad fragmenta en el que, al crecimiento lineal y celular se incorpora la tendencia a la separación de microespacios de pobreza y riqueza mediante muros y cercos). Esta fractura socio-territorial cobra evidencia en la lógica de relación que el modelo globalizador efectiviza en la materialidad espacial representada en el valor en términos de precio

1 Lic. en Arqueología. Prof. de Geografía. Integrante del Proyecto “Paisajes, patrimonio, identidad y memoria. Paisajes culturales en la Provincia de Tucumán”. Universidad Nacional de Tucumán. Argentina. Dirección: B° 40 viviendas Norte. Calle Virgen Morena s/n. Casa 20.- Catamarca. C.P 4700. Argentina. E-mail: roxfiant@gmail.com

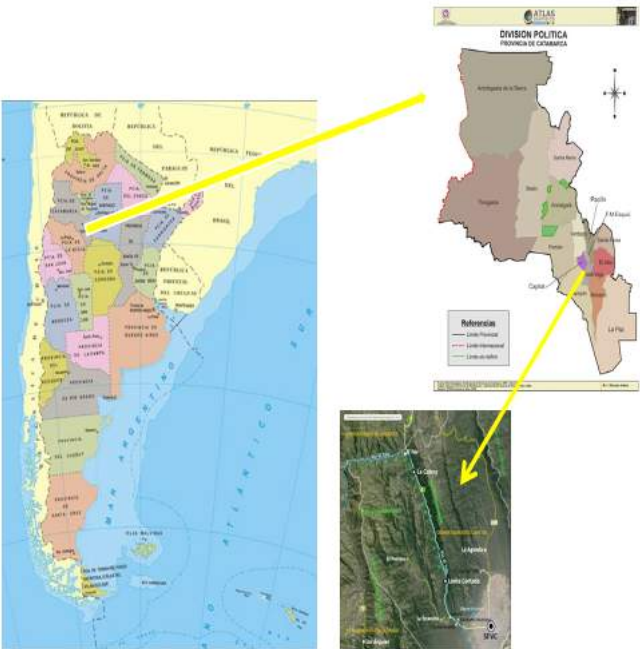
inmobiliarios que se les asigna a determinados sectores de la ciudad, de este modo el capital financiero-inmobiliario incorpora elementos definidores en estos procesos de estructuras urbanas (CICCOLELLA; MIGNATI, 2008).

En consecuencia, el Estado, como agente modelizador y planificador territorial se constituye en mediador reconociendo y validando la lógica global en su dialéctica homogeneizadora pero también estimulando y promoviendo instancias de empoderamiento desde la lógica local y contra hegemónica mediante la participación ciudadana y el fortalecimiento de sus instrumentos constitucionales en la generación de políticas equilibradas, representativas y democráticas de ordenamiento territorial.

CONFIGURACIONES TERRITORIALES-PAISAJISTICAS DE LA QUEBRADA

La Quebrada de El Tala es un Valle encajonado ubicado al noroeste de la ciudad capital de San Fernando del Valle de Catamarca, en la Provincia de Catamarca, República Argentina. Se desarrolla en las laderas de la Sierra de Ambato, originada por la geofractura del Cerro Colorado (al noroeste); por su longitud es una vía natural que facilita las comunicaciones (JUÁREZ, 1986).

Imagen 11: Ubicación Geográfica de la Quebrada de El Tala



Fuente: Elaboración personal (2018)

Surcada por el Río El Tala, de caudal permanente, recorre unos 30 km. aproximadamente desde sus nacientes en las serranías del Ambato-Manchao, en sentido Oeste-Este para luego cambiar el rumbo siguiendo con dirección NNO-SSE. En su curso medio, el río disminuye considerablemente la pendiente y su curso inferior, una vez que la quebrada desaparece cambia de nombre por Río Ongolí (JUÁREZ, 1986; MORLANS, 1995).

Posee un clima subtropical serrano fuertemente condicionado por una serie de factores como: latitud, altitud y cubierta vegetal (JUÁREZ, 1986; CARRIZO, 1996). La altitud que va desde la cota de los 700 a los 4400 metros sobre el nivel del mar, determina una diferencia bien pronunciada en lo concerniente a los microclimas que allí se presentan.

Imagen 12: Ubicación de la Quebrada de El Tala.



Fuente: Elaboración personal (2018)

Junto a este ambiente se desarrollaron procesos de ocupación espacial desde tiempos prehispánicos, evidenciado en la presencia de vestigios arqueológicos de conjuntos estructurales agrícolas y residenciales asociados a la cultura arqueológica “Aguada”, grupo agroalfarero que se desarrolló durante el 300 a.C. y el 1200 a.C. (KRISTKAUZKY, 1995).

Con el transcurrir de los siglos, se establece la merced de Cigalí, concedida al capitán Andrés Xuarez de Hinojosa en el año 1595 (LAFONE QUEVEDO, 1888),

otorgada como pago a la labor colonizadora. La introducción de ganado europeo, vacuno, ovino, equino y caprino provoca densificación de uso de suelo vinculada a la ganadería. Con estos usos se incorporaron nuevas estructuras materiales al paisaje como la de lotes cercados, corrales y lugares a campo abierto utilizados para el pastoreo, así como un sistema vial (sendas) que permitía la comunicación de este paisaje con áreas contiguas. También durante este período se producen los primeros cultivos de algodón (DELLEPIANE; CÁLCENA, 1966).

Es importante destacar que el clero, particularmente la orden franciscana ha tenido desde épocas coloniales, siglo XVIII, títulos de propiedad sobre el espacio. Algunas fueron de uso religioso como la presencia del Santuario de la Virgen del Valle, corolario de un camino que in situ recorre las diferentes etapas del Vía Crucis, motivo por el cual este lugar recibió la denominación de “El Calvario” antiguamente conocido como Chacarita de los Padres.

A comienzos del siglo XX se proyecta la Ruta Provincia N°4, la actual vía de comunicación que atraviesa la quebrada en sentido norte- sur y que permite el acceso al Dpto. Ambato por el este. Ya en sus últimas dos décadas, este paisaje quebradeño, comienza a ser ocupado por viviendas construidas a orillas del Río El Tala, aprovechando los sectores más amplios de sus terrazas fluviales que, por otra parte, se convierten en los sitios más demandados para el asentamiento humano en un ámbito donde las escarpadas pendientes limitan el espacio habitable. Estos sitios corresponden a los parajes de La Calera y El Calvario cuyo proceso de ocupación continúa en la actualidad.

Imagen 13: Vista de un tramo de la Quebrada de El Tala.



Fuente: Google Earth (2017)

LAS DINÁMICAS PERIURBANAS DE LA QUEBRADA DE EL TALA

Espeche y Nieva (1996, p.1) refieren que la Ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, capital de la provincia, registra durante el primer decenio del siglo XXI un crecimiento poblacional del 13,1% (INDEC, censos 2001-2010) y debido a sus características morfoestructurales de valle intermontano cercado por sistemas serranos, su expansión urbana comienza a avanzar hacia los valles aledaños. De este modo la quebrada de El Tala, ubicada al oeste comienza a registrar ocupación en espacios restringidos existentes entre la ruta provincial n°4 y las márgenes del río El Tala como también en sectores de ladera montañosa donde la pendiente es modificada mediante cortes con el fin de horizontalizar el terreno. Este modo de ocupación ha avanzado, incluso sobre los sitios arqueológicos, provocando además de la degradación de los suelos, eventuales derrumbes conduciendo a la zona a un intenso proceso de deterioro ambiental generando por tanto tensiones y desequilibrios en su paisaje.

Por otra parte, en el año 2010 nuevas estructuras comienzan a aparecer en el tramo inferior de la quebrada asociadas al incipiente proceso de reorganización del espacio metropolitano con la construcción de barrios privados como el denominado Barrio de Montaña “La Estancita”. Esta urbanización se asienta en un área protegida municipal, cuya finalidad es preservar el Sitio Arqueológico Pueblo Perdido y el entorno físico natural circundante.

ENTRE LAS LÓGICAS DE LO GLOBAL Y LO LOCAL, LO PÚBLICO Y LO PRIVADO

Los Factores de transformación económica y global generan transformaciones en la estructura urbana (BORSODORF, 2003), influyendo en los estilos de vida y hábitos de consumo e introduciendo cambios en el conjunto de prácticas sociales y sus expresiones territoriales. En este aspecto, lo privado y su sentido de propiedad es parte interviniente de los procesos de territorialización de la quebrada de El Tala. La existencia de loteos con fines urbanísticos comienzan a tomar fuerza en los últimos años, y su adquisición por parte de aquellos que buscan acceder a propiedades para residencia primaria (sobre todo al ingreso de la quebrada y a unos escasos km. del centro de la ciudad capital en el denominado Barrio de Montaña “La Estancita”) o para residencia secundaria- destinada al ocio (en ciertos sectores del tramo medio de la misma) o para desarrollar emprendimientos turísticos ofertando servicio de alojamiento (cabañas) comienzan a generar nuevas configuraciones al lugar accediendo a aquellos paisajes que por sus condiciones ambientales, paisajísticas y de localización poseen un valor económico más elevado respecto de otros.

Acompañando este proceso, y en la misma línea de análisis, otro conjunto de espacios, en su gran mayoría fiscales y/o público son ocupados como respuesta a las transformaciones de la estructura productiva que la provincia de Catamarca registra desde mediados de la década del 90 en relación con las estrategias de supervivencia desplegadas por grupos domésticos de sectores populares urbanos. Como lo refiere Machado Araos *et al.* (2010) los desplazamientos poblacionales configuradores de nuevos espacios provocan impactos socio territoriales producto de las diferentes lógicas de habitarlos y concebirlos, algunas comunitarias con relaciones horizontales (comunidades hippies) y otras individuales, respondiendo al modelo globalizado con relaciones verticalistas y excluyentes (familias de escasos recursos).

Como consecuencia de habitar en estos espacios con deficiencias estructurales de bienes y equipamientos (sin acceso a agua potable, servicio regular de electricidad, cloacas, precariedad en las construcciones) resulta la producción de visiones negativas lo que lleva a ser definidos como asentamientos conflictuales en relación a las modernas tendencias de inversiones y a las nuevas estrategias de vida del modelo hegemónico globalizador.

A la vez, el Estado, mediante la creación de “paradores turísticos”, como espacios públicos que garanticen el acceso libre para la recreación y esparcimiento de la comunidad carece de mecanismos de fiscalización que controle su uso y función por parte de quienes lo concesionan, adiciona un nuevo elemento de tensión. Del mismo modo y aludiendo a Ciccolella, *et al.* (2008, p. 65) las readecuaciones a instrumentos legales, para responder a las demandas de inversores de proyectos inmobiliarios, mediante la reformulación de las formas de uso de suelo en aquello que habían sido previamente incorporados a la figura de “preservación natural y cultural” aportan un elemento más en este sentido².

Otro aspecto a destacar es que, para esta etapa, el paisaje de la Quebrada del Tala se incorpora fuertemente a los circuitos de turismo religioso, aspecto que en esta provincia cobra particular relevancia por el arraigo que la fe a la virgen María, en la religión cristiana tiene tanto en la población local como foránea.

En directa asociación con lo planteado hasta aquí, la cuestión de lo propio y lo ajeno, lo público y lo privado respecto del uso y valoración del territorio desarrolla situaciones conflictivas entre propietarios, apropiadores y Estado como los caracteriza Perea (2012, p.5) e individualizados como, los emprendedores turísticos, la curia, las comunidades hippies, los pobres o empobrecidos urbanos y sus diferentes formas de territorializar el territorio.

2 La municipalidad de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, mediante Ordenanza N°4360/2007 define al sector que actualmente ocupa el Barrio de Montaña “La Estancita”, como área de preservación, generando en el año 2012 una modificación al artículo N° 6 de la misma mediante la Ordenanza n° 5394/2012.

LOS NUEVOS ESCENARIOS PARA LA GESTIÓN TERRITORIAL

Los diferentes procesos de valoración y significación social tanto de los actores locales (comunidades hippies, los empobrecidos urbanos) como globales, (inversores, desarrolladores, la curia) luchan por imponer sus lógicas e intereses y establecen nuevos límites a la planificación urbana. Algunos de estos actores tienen un papel fundamental en la producción de los proyectos urbanos hegemónicos, y otros en la promoción de proyectos urbanos alternativos. (CICCOLELLA, *et al.*, 2008).

Resulta fundamental, entonces que el Estado logre comprender cambios y generar formas eficaces de intervención en el espacio periurbano, analizando las formas de reorganización que deberá desplegar al respecto. Y tal como refiere Ciccolella, *et al* (2008, p. 66) hoy el debate pasa por: proyectos hegemónicos vs. proyectos populares, usos productivos vs. usos especulativos.

REFLEXIONES FINALES

El espacio periurbano de la Quebrada de El Tala presenta una dinámica territorial que la hace poseedora de una dimensión estratégica de oportunidad generando situaciones de conflictos y tensiones a lo largo de su proceso de transformación. En ella se reconoce la coexistencia de lógicas de territorialización disimiles: desde la dimensión global por un lado, presente en los procesos de loteos urbanísticos de sitios privilegiados, y en donde el capital financiero-inmobiliario incorpora elementos definitorios en su estructura, como el caso del Barrio de Montaña “La Estancita”, los emprendimientos turísticos de servicios de alojamiento y la construcción de viviendas de tipo secundaria (destinado al ocio); desde la dimensión local los grupos domésticos de sectores populares desplazados del entorno urbano, los empobrecidos urbanos, introducen otras lógicas de territorialización, sumados a otros conjuntos poblacionales donde los aspectos comunitarios y las relaciones horizontales imprimen otro tipo de individualidades territoriales, tal es el caso de la comunidad hippies.

A lo largo de toda esta dinámica, lo público y lo privado entra en tensión, conformando otra dimensión estratégica de oportunidad y promotor de conflictividad. Los procesos de loteos privados por un lado y la ocupación espacios fiscales para la construcción de viviendas son quienes los desencadenan. Así, lo propio y lo ajeno, lo público y lo privado, y con ello los propietarios, los apropiadores y el Estado entran en tensión.

Es incipiente desarrollar procesos de gestión más allá de la dimensión administrativa y de una concepción clásica de planificación surgida para dar respuestas a procesos homogéneos que resulta insuficiente para la actual dinámica territorial en

la que la sociedad profundiza su nivel de complejidad y en la que los cambios se dan a mayor velocidad e incertidumbre. (Gómez López, 2007).

Para el caso de la Quebrada de El Tala, la desatención en la gestión de este espacio ha hecho que en el mismo se desencadenen una serie de situaciones de conflictos o tensiones tales como los referidos a la ocupación ilegal, asentamiento en zonas de riesgo, vulnerabilidad social, ambiental, pérdida del patrimonio, manejo uso del recurso hídrico.

Nuevas demandas emergen y junta a ellas la necesidad de pensar en nuevos mecanismos de gestión y planeamiento territorial mediante los cuales se generen espacio de reconocimiento y encuentro promotores de acuerdos con el fin de articular las diferentes lógicas e intereses de los diversos actores sociales en la generación de un modelo deseado de territorio surgido de los múltiples procesos de territorialización reconocidos en la quebrada.

BIBLIOGRAFÍA

BORSODORF, A. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. En: **Revista eure**. Vol. XXIX. N° 86. pp. 37-49. Santiago de Chile, mayo 2003.

CICCOLELLA, P.; MIGNATI, I. Metrópolis latinoamericanas: fragilidad del Estado, proyecto hegemónico y demandas ciudadanas Algunas reflexiones a partir del caso de Buenos Aires. **Cuadernos del CENDES**. Vol. 25. N° 69. pp. 47-68. Universidad Central de Venezuela. Caracas, Venezuela. 2008.

DELLEPIANE y CÁLCENA, C. A. La artesanía del tejido en Catamarca. En: **Actas del Primer Congreso de Historia de Catamarca con motivo del IV Centenario de la fundación de la ciudad Londres de Catamarca: 1558-1958**, T. III, PP., 91-106. 1966.

ESPECHE, Alberto; NIEVA, Teresita (1996). **Las áreas y fronteras entre los subsistema naturales, sociales y territoriales en la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca**. Cátedra Geomorfología. Red Argentina de Geografía Física. Departamento Geografía. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Catamarca.

GÓMEZ LÓPEZ, Daniel. Nuevos escenarios para la gestión territorial y urbana. Revista **Desafíos, Bogotá** (Colombia). Vol. N°17. p: 238-261. 2007.

HERNÁNDEZ PUIG, Santiago. El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. Revista **Biblio 3W**. Vol. XXI. N° 1.160. Universidad de Barcelona. España. ISSN: 1138-9796. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-1160.pdf>. 2016.

JUÁREZ, H. **Estudio de la Cuenca del Río El Tala**. Apunte del Departamento de Geografía. Universidad Nacional de Catamarca. Argentina. 1986.

KRISCAUTZKY, Néstor. **Avances en la arqueología del formativo inferior en el Valle de Catamarca.** Págs. 65-82. En Revista de Ciencia y Técnica, Vol. 2. Editorial UNCa. Universidad Nacional de Catamarca. Argentina. 1995.

LAFONE QUEVEDO, Samuel. **Londres y Catamarca.** Imprenta y librería de Mayo. Buenos Aires. 1888.

MACHADO ARAOZ, Horacio; PEREYRA, Esteban; MARTÍNEZ, Claudia. **Sin 'lugar' para vivir. Acumulación exógena y desplazamientos socioterritoriales en el gran Catamarca.** Aportes Científicos desde Humanidades 8. Pág. 1912 a 1925. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Catamarca ISSN: 1851-4464. 2010.

MORLANS, María. Regiones naturales de Catamarca - Provincias geográficas y provincias fitogeográficas. **Revista de ciencia y técnica.** (págs. 1-36). Universidad Nacional de Catamarca. Argentina. 1995.

PEREA, Jorge. De ocupantes, propietarios y apropiadores: paradojas sobre la definición de lo "propio" y lo "ajeno" en la Quebrada del Río El Tala. **I Jornadas Latinoamericanas de Humanidades y Ciencias Sociales y 10 ° Jornadas de Ciencia y Tecnología de la Facultad de Humanidades. Secretaría de Postgrado e Investigación.** Facultad de Humanidades Universidad Nacional de Catamarca. 2012.



CIRCUITOS DE LA ECONOMIA URBANA EN LA CIUDAD DE LA BANDA

Ana Beatriz Gioria¹

INTRODUCCIÓN

Después de largas décadas, o inclusive siglos de relativo estancamiento, el crecimiento de las ciudades latinoamericanas se ha tornado “explosivo” y la traza urbana de la mayoría de estas ciudades, se ha desbordado en “manchas” extensas². Los sistemas y las estructuras urbanas resultaron afectadas entre otros, por procesos de reestructuración productiva, por la globalización, que influyeron en las diversas escalas territoriales, de distintas maneras.

La globalización como proceso y como período, que se inicia después de la Segunda Guerra Mundial, se manifiesta en el espacio geográfico a través de lo que Santos (2000a) denomina medio técnico-científico-informacional. Para Antonio Vázquez Barquero (2000) un nuevo paradigma recorre el mundo, la globalización de la economía y la sociedad. Los sistemas productivos y los mercados adquieren, paulatinamente, dimensión global, el Estado cede protagonismo y liderazgo a las empresas multinacionales, las nuevas tecnologías de la información, los transportes y las comunicaciones facilitan y refuerzan el funcionamiento y la interacción de las organizaciones. Para Carlos De Mattos (2010) el fenómeno de globalización se está dando en mayor o menor medida, en todos los países latinoamericanos, pues están viviendo profundas transformaciones derivadas de los avances de los procesos de reestructuración socioeconómica y de difusión y adopción de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación.

1 Licenciada en Geografía, Doctoranda del Doctorado en Ciencias Sociales, Orientación Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de Universidad Nacional de Tucumán. CP 4200, Entre Ríos N° 520, Barrio Centro, Santiago del Estero, Argentina, anitagioria@hotmail.com.

2 Lindón, Alicia y otros, (2006).

En las ciudades grandes y medias coexisten dos circuitos, el superior e inferior. El circuito superior es el resultado directo de la modernización tecnológica. Este último se vincula con las actividades creadas en función de los progresos tecnológicos y de las personas que se benefician de ellos; mientras que el circuito inferior es un resultado indirecto, que involucra a los individuos y las actividades que se benefician parcialmente o no se benefician de los progresos tecnológicos recientes (Santos, 1975; 1979). “Mientras el circuito superior está constituido por bancos, comercios, industrias y servicios modernos a menudo orientados a la exportación, el circuito inferior está integrado por formas de fabricación que no son intensivas en capital, y por el comercio y servicios no modernos. (Silveira 2004). A su vez, el circuito inferior se compone de las actividades que son: no-modernas, “*trabajo intensivas*” y *pequeñas o muy pequeñas. Tales actividades cubren un amplio espectro, incluyendo minoristas, artesanos, pequeñas manufacturas, los servicios, especialmente en las tareas domésticas, de transporte independiente, entre otros.*” (SANTOS, 1979, p. 147 a 203).

El presente trabajo tiene como objetivo general distinguir la presencia de los circuitos de la economía urbana de la Ciudad de la Banda.

LA CIUDAD DE LA BANDA

La Ciudad de La Banda, es cabecera del Departamento Banda y se sitúa en el centro oeste de la provincia de Santiago del Estero (Imágenes N°14 y N° 15). Es la segunda ciudad en importancia de la provincia de Santiago del Estero, por el número de habitantes, actividades y producción. También es un Municipio de primera categoría, por contar con una población que supera los veinte mil habitantes y se ubica a escasos Kilómetros de la ciudad de Santiago del Estero con la cual conforma un aglomerado. Estas ciudades vinculadas por ejes de circulación importantes y por relaciones comerciales, industriales, de servicios, que mantienen sus habitantes.

Imágenes N° 14 y N° 15: Ciudad de La Banda y su entorno



Fuente: www.maps.google.com 2007.

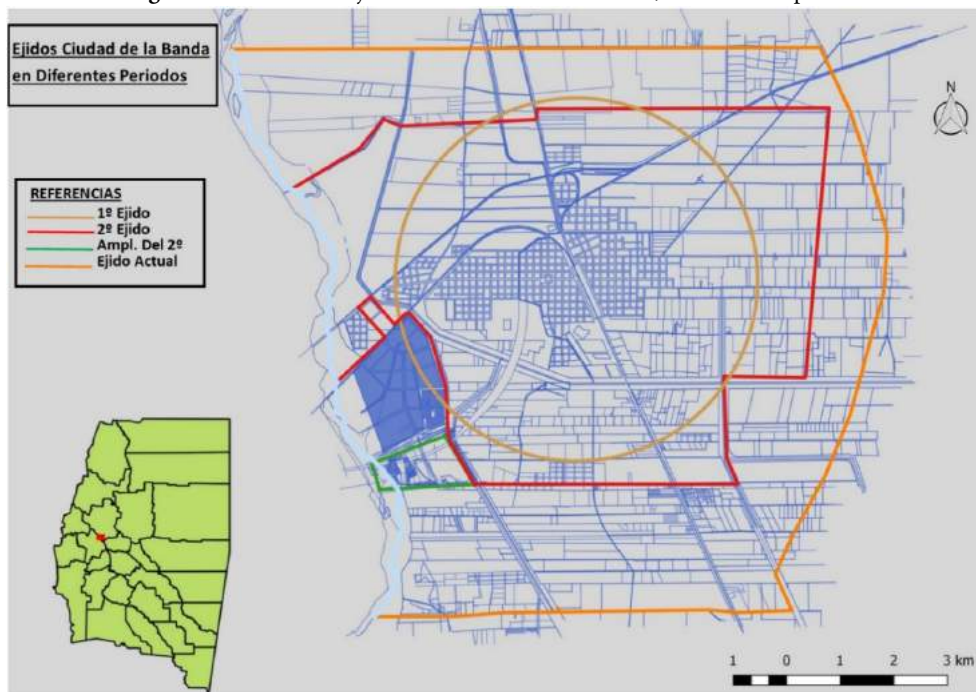
La ciudad de La Banda y la de Santiago del Estero, están separadas por el Río Dulce y comunicadas a través de los Puentes Viejo y el Puente Nuevo. La Banda está conectada con el resto del territorio provincial y con provincias vecinas por rutas nacionales y provinciales N° 34, 1, 5, 8, 11 y 51, lo que determina una posición significativa por la conexión que le brindan.

Para la Ciudad de La Banda el desarrollo de las líneas férreas constituyó un elemento importante en la configuración y dinámica de la ciudad. Por su parte los canales de riego que abastecen de agua a la zona agrícola ubicada en el área próxima, también influyeron en la estructuración del espacio urbano. Esto, junto a otros elementos significativos como las avenidas y ejes de circulación importantes, autopista, parque industrial, barrios de vivienda oficial, áreas residenciales, entre otros, fueron dejando su impronta en el territorio de la ciudad a través del tiempo y en especial en las últimas décadas. Las transformaciones urbanas que se plasman en el plano, en la construcción urbana y en el uso del suelo, también se relacionan con los efectos que la globalización como proceso complejo, generó en el territorio de La Banda. Así se diferencian áreas destinadas para uso comercial en la figura de hipermercados, un mercado central abastecedor de productos agrícolas, un área central con usos de suelo múltiple, destinados en algunos casos a empresas vinculadas con la actividad agropecuaria o a servicios privatizados, espacios públicos reformados mediante préstamos por el gobierno local, una expansión rica y una expansión pobre, que reflejan segregación residencial y comercial. También y en el contexto del proceso de globalización es importante señalar la dinámica en la prestación del servicio ferroviario con cortes y reapertura, del parque industrial con el cierre de industrias y la apertura de algunas recientes.

En el segundo Censo Nacional de 1895, el Pueblo Banda registro una población urbana de 720 habitantes y recién en 1914, fue considerada ciudad, por contar con una población mayor a 2000 habitantes. Entre 1895 y 1914, como así también entre 1980 y 1991, la Ciudad de La Banda registró altas tasas de crecimiento. Teniendo en cuenta el último Censo, cuenta con una población de 106.441 habitantes.

La población de la ciudad de La Banda ha mostrado de acuerdo con los censos un crecimiento sostenido a través del tiempo. Este fenómeno está vinculado con la dinámica demográfica, particularmente la migración ciudad-campo. Por la expansión de la residencia (Plano N° 1), es inminente la ampliación de la superficie del ejido municipal, para dar cobertura a conjuntos de viviendas estatales constituidos en zonas sin servicios y alejados del principal conglomerado.

Imagen 16: Plano N° 1. Ejidos de la Ciudad de La Banda, en diferentes periodos.



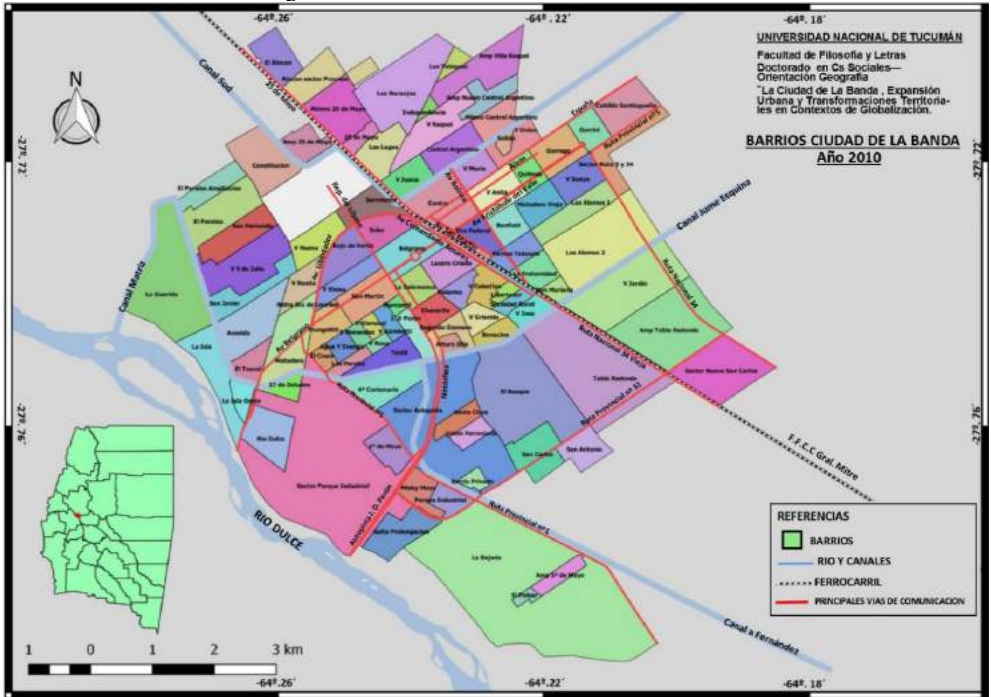
Elaboración propia.

Fuente: Dirección de Catastro Municipal de la Ciudad de La Banda. 2018.

La Banda, con un importante núcleo poblacional y actualmente está subdividida por disposición Municipal en 95 barrios y 4 sectores (Plano N° 2).

En esta década, surgen barrios, en los ya existentes, este es el caso de los Barrios Centro y Villa Eloisa, que fueron subdivididos. En este periodo se incorporaron 3 nuevos barrios de viviendas oficiales: El Paraíso, Los Álamos I y Los Álamos II y se construyeron viviendas en 8 barrios ya adjudicados: Avenida, Central Argentino, El Polear, Juan Domingo Perón, Palermo, San Fernando, 25 de Mayo y Villa Juana.

En este periodo el plano presenta un aumento en la superficie y de viviendas con la década anterior. En tal sentido, la mancha urbana se extiende hacia el sudoeste, al noreste y al norte de la ciudad. Los elementos que lo estructuran por el oeste, sudoeste, sur y sudeste, serían el Canal Matriz y el río Dulce. Por su parte, la Ruta Nacional N° 34 cumple un rol de barrera estructurante, por el este.

Imagen 17: N° 2. Barrios de la Ciudad de La Banda

Elaboración propia. Fuente: INDEC (2010).

Un Código de Ordenamiento Urbano y de Edificación de la Ciudad, guía el Desarrollo Urbano en cuanto al uso del suelo para los distintos tipos de actividades, la habilitación de nuevas zonas para el desarrollo de las industrias especialmente depósitos de servicios y nuevos loteos.

La Ciudad de La Banda cuenta con una mezcla de usos del suelo, predominando en la mayoría de los Barrios, el uso residencial. Mientras que el Barrio Centro prevalece el Comercial y en el Barrio Belgrano hay múltiples usos, residencial, comercial y de servicio.

Asimismo, existen ejes, con una alta concentración de comercios de determinados rubros y también sectores de la Ciudad, sobre todo en la periferia, con una actividad industrial, de la construcción y de servicios de esparcimiento.

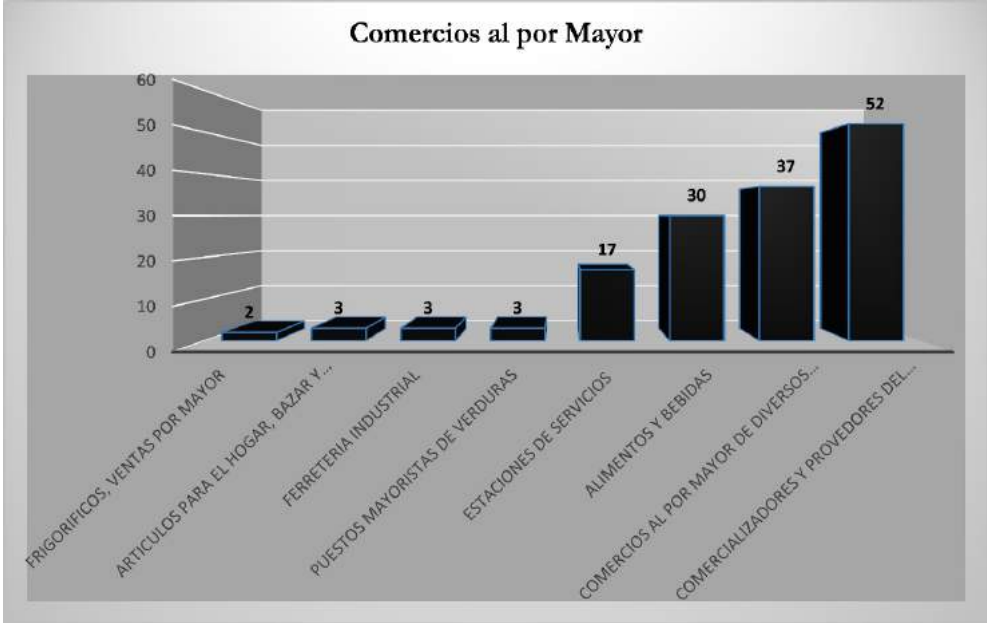
CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA

Circuito Superior

En la Ciudad de la Banda se puede distinguir dentro del circuito superior: Actividades comerciales al por mayor; de la Industria y de Servicios. La mayoría de estos corresponden a un circuito superior local.

En cuanto a las actividades comerciales al por mayor (Imagen 17), con una diversidad de rubros y subrubros, son muy pocos lo que se localizan en el centro, por ejemplo, a lo largo de la calle Laprida, Alem, Rivadavia y Pellegrini. En estas vías se encuentran negocios que son proveedores del Estado; alimentos y bebidas y comercios al por mayor que no están clasificados en un rubro específico, por la variedad de productos que comercializan.

Imagen 18: Tipos y Cantidad de Comercios al por Mayor



Elaboración propia. Fuente: Dirección de Rentas Municipal de La Ciudad de La Banda, Año 2018.

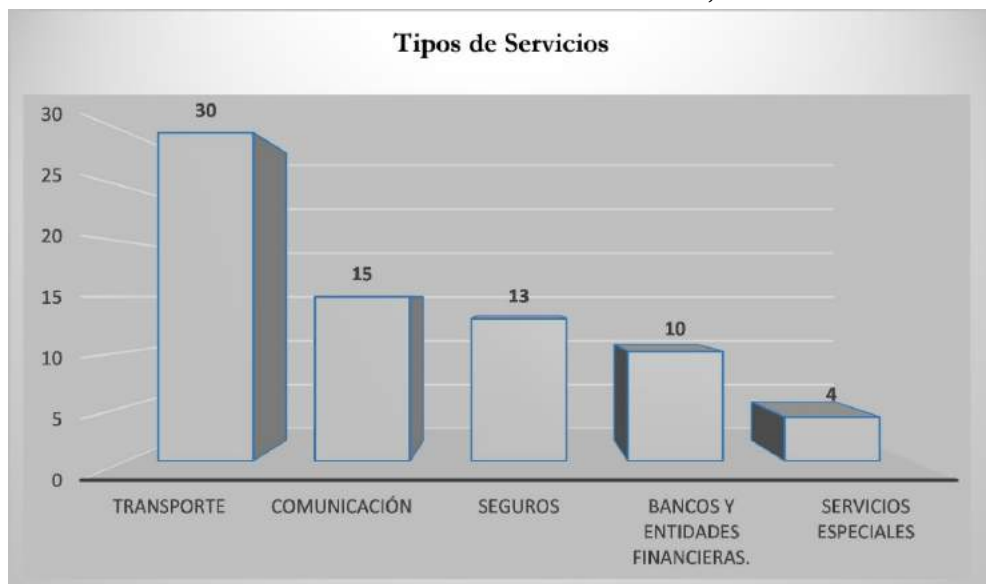
Asimismo, hay ejes como Aristóbulo del Valle y España, que desde el centro de la ciudad cuentan con este tipo de actividad, pero la mayoría de ellas se sitúan hacia la periferia, cercanas a los ejes importantes de circulación nacional y provincial, como las rutas nacionales N° 34 y 64 y rutas provinciales N° 1 y 51. Esto se explica, porque son actividades que necesitan de grandes superficies. En tal sentido, también se encuentran estaciones de servicio, negocios que son proveedores del Estado y comercios de diversos rubros. En los barrios de la Ciudad solo dos de ellos cuentan con este tipo de actividad, como El Paraíso y el 1° de Mayo, si bien en menor proporción.

Teniendo en cuenta los comercios vinculados a la venta de vehículos nuevos, se encuentran las Concesionarias de Tractores, Equipos y Maquinarias; Agencia Oficial de Automotores; la mayoría se localiza en el noreste de Ciudad, en cercanía o sobre la ruta nacional N° 34, en la Autopista Juan Domingo Perón y también a lo largo del eje de circulación Avenida Aristóbulo del Valle.

En cuanto a la Industria, la Ciudad cuenta con 28 Grandes Empresas Constructoras y Actividades Conexas y 6 Fábricas de placas y premoldeados. Estas empresas

están muy dispersas, no hay concentración de las mismas, pero la mayoría se localiza sobre rutas nacionales y provinciales y cerca de la periferia de la ciudad.

Las actividades de servicios (Imagen 18), a través de Bancos e Entidades Financieras; de Seguros; de Transporte; de Comunicación y Servicios especiales. En cuanto a los Servicios vinculados a Bancos e Entidades Financieras; la Ciudad cuenta con 5



Elaboración propia. Fuente: Dirección de Rentas Municipal de La Ciudad de La Banda, Año 2018.

En cercanías de la Ciudad de la Banda, a 4, 5 Km. se localiza el Parque Industrial (Tabla N° 3 y 4), que no se encuentra dentro del ejido, pero si dentro del Departamento, Banda y se localizan Industrias y Servicios de diversos rubros.

Es uno de los parques más importantes a nivel país, por su posición geográfica, su infraestructura y accesos a rutas nacionales y provinciales. Cuenta también con diversos establecimientos que potencian y facilitan las actividades de las industrias, como ser la Aduana que permite lograr la inserción de los productos y manufacturas santiagueñas en el mercado internacional. Asimismo, mejorar la productividad de las mismas a partir del ingreso al país de diversos insumos y bienes de capital indispensables para la incorporación de tecnología y proyección de la industria local. Por su parte la Universidad Nacional aporta mayores y mejores conocimientos y un Nodo Tecnológico y el Inti que amalgaman de esta manera la ciencia con la industria para generar desarrollo e innovación³.

3 Em: <https://www.elliberal.com.ar/noticia/363569/parque-industrial-isla-reune-50-establecimientos-plena-actividad>

Tabla N° 3: Servicios por Rubro y Subrubros

RUBRO	FIRMA	SUBRUBRO
SERVICIOS	Banco Santiago del Estero	Servicio de banca minorista
	EDESE. S.A.	Distribución de energía eléctrica.
	FINOR S.A.	Servicio de transporte de caudales y objetos de valor
	Expreso Total SRL.	Servicio de transporte automotor urbano de cargas
	Tele Imagen Codificada SA	Emisión de señales de televisión por suscripción

Elaboración propia. Fuente: Dirección de Industrias de la Provincia. Año 2018.

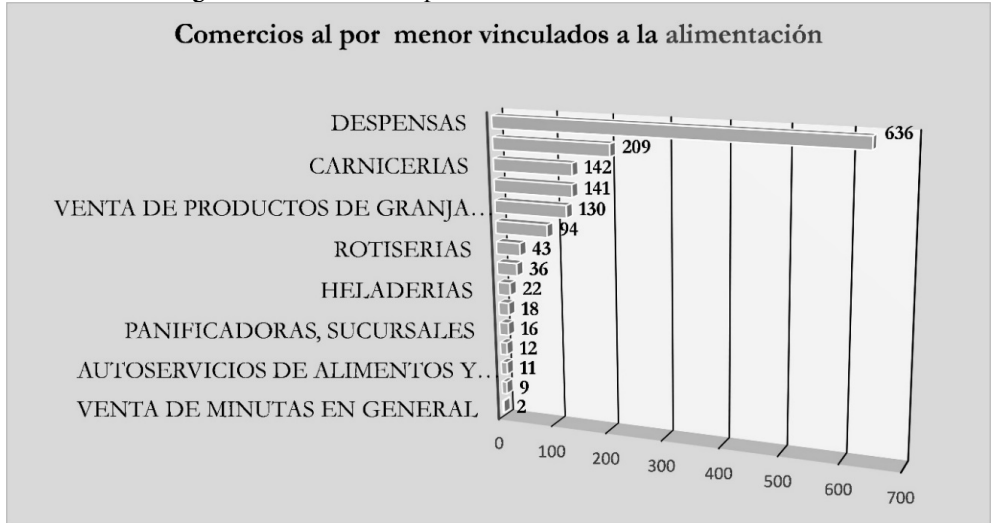
Tabla N° 4: Cantidad de Industrias por Rubro y Subrubros

RUBRO	SUBRUBRO	CANTIDAD
ALIMENTO	Elaboración de bebidas no alcohólicas	2
	Elaboración de productos alimenticios SNACKS	1
	Preparación de conservas de frutas, hortalizas y legumbres.	1
	Elaboración de galletitas y bizcochos	2
	Embotellado de aguas naturales y minerales	1
	Fabricación de productos no metálicos para la construcción	1
CONSTRUCCION	Fabricación de pre- moldeados para la construcción	2
	Fabricación de ladrillos ecológicos	1
	Fabricación de mosaicos	1
	Fabricación de carpintería metálica	2
	Fabricación de pavimento articulado	1
	Fabricación de productos plásticos para la construcción	1
	Fabricación de caños plásticos para la construcción	1
	Fabricación de productos de minerales no metálicos para la construcción.	1
	Fabricación de productos metálicos para uso estructural	1
	Fabricación de maquinaria y equipos especiales NCP	1
TRANSPORTE	Fabricación de partes, piezas, y accesorios para vehículos	1
	Fabricación de productos elaborados de metal NCP	1
	Fabricación de autopartes	1
	Fabricación de tractores	1

Elaboración propia. Fuente: Dirección de Industrias de la Provincia. Año 2018.

Circuito Inferior

Por su parte, los circuitos inferiores, como las actividades comerciales al por menor, en la ciudad cuentan con 2.367 comercios inscriptos, el 47 % de los mismos está relacionado con la alimentación (Gráfico N° 3). Diferentes Barrios por ejemplo el San Fernando, el 25 de Mayo, Parque Industrial, 1° de Mayo y San Carlos, que se encuentran a 4,6 km, 4km, 4,2 km. 3 km. y 3,8 km, respectivamente, concentran 207 actividades comerciales, la mayoría vinculadas a las alimenticias. Esto se puede explicar por su lejanía con el Centro de la ciudad. El resto de los comercios vinculados con este rubro se encuentran dispersos en la Ciudad.

Imagen 20: Comercios al por menor vinculados a la alimentación

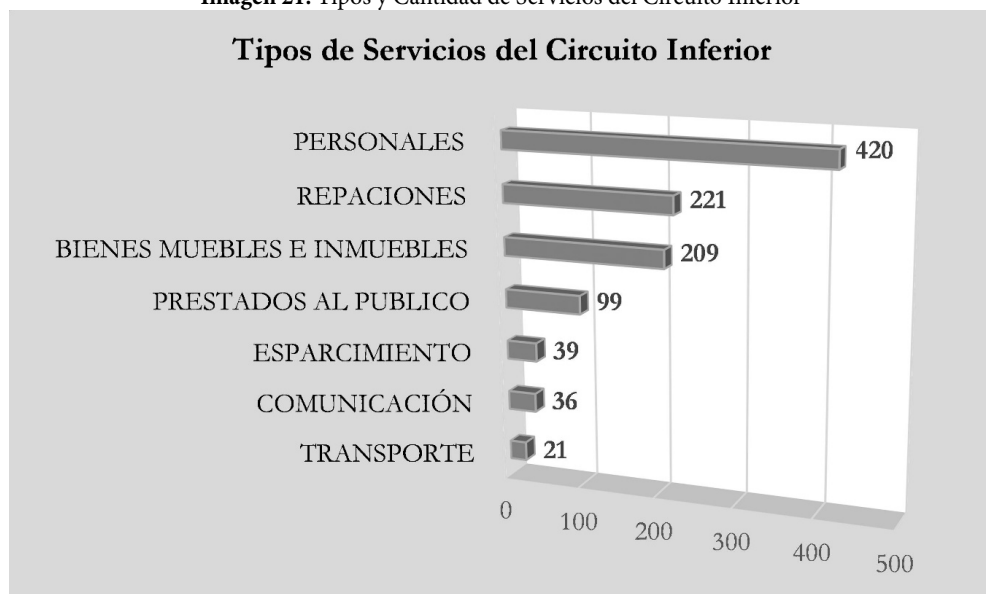
Elaboración propia. Fuente: Dirección de Rentas Municipal de La Ciudad de La Banda, Año 2018.

La mayoría de los negocios inscriptos al por menor, se concentra a lo largo de determinados ejes que encierran el Barrio Centro. En tal sentido, 119 negocios se localizan sobre la calle España, donde la mayoría pertenece al rubro de Vestido e Indumentaria, sobre todo en las primeras cuerdas. Asimismo, en calles paralelas a esta última como Aristóbulo del Valle, Pellegrini y Alem, con 79, 47 y 85 comercios respectivamente. En estas tres últimas calles, predominan también el rubro vestidos e indumentaria, en menor medida el alimenticio y el resto de los negocios presentan una diversidad relacionados con la construcción; hogar y empresa; salud y belleza, etc. También los ejes que se extienden a lo largo del Barrio Belgrano, como la Avenida Belgrano, Sáenz Peña, Alberdi y Mitre, se localizan negocios de diferentes rubros. El primer eje de estos últimos concentra en las primeras 7 cuerdas, 151 comercios, de variados rubros, como el alimenticio, el de la construcción, salud y belleza y vestido e indumentaria.

En cuanto a la Industria dentro del circuito inferior está vinculada en gran proporción a la Industria Manufacturera de productos alimenticios. Las mismas se localizan sobre la ruta nacional N° 34 y provincial N° 1, 34 y 51, vinculadas a la industria manufacturera de productos alimenticios; a la madera, sus productos y del corcho; del cuero y piel; textiles y otras industrias manufactureras. Asimismo, estas empresas se sitúan sobre ejes que llegan a la periferia de la ciudad, por ejemplo, sobre la Avenida Besares, Aristóbulo del Valle, Alberdi y España. También en algunos de los Barrios de la Ciudad, como 25 de Mayo, 1° de Mayo y Paraíso, donde están instaladas industrias manufactureras de productos de panadería.

Teniendo en cuenta los servicios en la Ciudad del circuito inferior (Gráfico N° 4), de 1.040 inscriptos, un 40% le corresponde a los servicios personales, que se refieren a agencias de loterías; hoteles; residenciales; peluquerías de categoría A y B; salones e institutos de belleza; servicios fúnebres; pizzerías; salas de juegos de azar; bares, confiterías, restaurantes; bares al paso; servicios atmosféricos; servicios de cadeterías, mototrámite; alberges transitorios y lavaderos de automotores. La mayoría de Bares, confiterías y restaurantes se localizan sobre los ejes que se encuentran a lo largo de la vía del Ferrocarril, como la Avenida Besares y 25 de Mayo. Asimismo, sobre las calles que encierran el Barrio Centro y los Barrios que lo continúan, como Villa Anita, Villa Maria, Tiro Federal y Banfield. En tal sentido, las vías Aristóbulo del Valle, Pellegrini, Alem, España y calles perpendiculares como Rivadavia, Laprida y Dorrego, cuentan con agencias de loterías; residenciales por pieza; bares, confiterías y restaurantes y peluquerías. Al sur del ferrocarril, a lo largo de la Avenida Belgrano, hay cuadras con mayor concentración de este tipo de prestación. Además, con gran presencia de este tipo de servicio sobre la ruta nacional y rutas provinciales. También en diversos Barrios se encuentran agencias de lotería y peluquerías.

Imagen 21: Tipos y Cantidad de Servicios del Circuito Inferior



Elaboración propia. Fuente: Dirección de Industrias de la Provincia. Año 2018.

El 21,5% de Servicios de reparaciones con talleres de diversas actividades, rectificaciones de motores en general; reparación de TV, radio y PC; reparación de bicicleta; de chapa y pintura; pintura y carteles; de instalaciones eléctricas y gas; herrería y

soldaduras; relojería y compostura de calzado. Asimismo, servicios de técnicos oficiales de electrodomésticos y similares y gomerías. Los cuales se sitúan en diversos barrios, sobre todo los que se localizan hacia periferia de la ciudad y sobre ruta nacional y rutas provinciales. Hay ejes como Aristóbulo del Valle que concentra una gran proporción de este tipo de prestación, sobre todo en cercanías al borde de la ciudad. Lo mismo ocurre en la Avenida Belgrano.

Un 21% le corresponde a los Servicios de Bienes Muebles e inmuebles, como alquiler de vehículos y de salones de fiestas. Este tipo de prestación se localiza de manera dispersa en la ciudad.

Mientras que los Servicios al público es a través de Sanatorios y Clínicas; cementerios privados; servicios sociales en general; agencias de publicidad; Instituto de enseñanza privada; servicios de limpieza y mantenimiento; gimnasio; servicios de diseño en telas y afines; agencias de turismo y guarderías infantiles, representan un 9,5% del total. La mayoría se concentra en el centro de la Ciudad, excepto los Cementerios privados.

Un 3,8% de los Servicios de esparcimiento, que representan a Discotecas, Boliche, Ciber, Servicios de Lunch, Alquiler de cancha de fútbol 5, paddle y Servicios de sonido e iluminación. La mayoría de las Discotecas se sitúan en torno de la Autopista Juan Domingo Perón. El resto de los rubros de estas prestaciones se encuentran esparcida en la ciudad.

Por último, los servicios de Comunicación y Transporte y representan, 3,5% y 2%, respectivamente. El primero son empresa de transporte de línea urbana y diferencial, empresa de remixes y radio taxis y transporte escolares y el segundo se refiere a los Locutorios con más de 4 cabinas y anexo y Empresa de telefonía móvil. Una gran proporción de los locutorios, se localizan en torno a la estación y el resto de forma dispersa dentro de la mancha urbana.

REFLEXIONES FINALES

Podemos hacer algunas consideraciones importantes a partir de los resultados de este estudio. El aumento significativo de la mancha urbana de la ciudad, dio origen a una diversidad de usos del suelo. La Ciudad de La Banda cuenta con gran proporción de actividades vinculadas al circuito inferior. Es posible distinguir áreas y ejes de la Ciudad, de gran concentración comercial, industrial y de servicios y asimismo coexistencia de diversos usos. Existen una gran concentración de Actividades al por mayor, Industrias y Servicios del circuito superior que se localizan hacia la periferia,

cercanas a los ejes importantes de circulación nacional y provincial, como las rutas nacionales N° 34 y 64 y rutas provinciales N° 1 y 51.

Además, sobre el eje de la Avenida Aristóbulo del Valle coexisten Servicios del circuito superior e inferior. En el Barrio Centro y en los Barrios que rodean a la estación, concentran las actividades al por menor y conviven con actividades de Servicio, que pertenecen al circuito superior (Bancos, Entidades Crediticias, etc.). En cuanto a las Industrias, la mayoría corresponde al circuito inferior, que están vinculados con la alimentación. Se puede distinguir una gran diversidad de rubros y subrubros relacionados con los Servicios, principalmente los que pertenecen al circuito inferior. Los barrios si bien predominan el uso residencial, también existen comercios minoristas que satisfacen de manera directa las necesidades de los consumidores de la zona que realiza compras de manera diaria de pequeño volumen. Muchas actividades están relacionadas con el agro, por localizarse en una región Agrícola-Ganadero (bajo riego).

BIBLIOGRAFÍA

HOLANDA, V. C. C.; AMORA, Z, (2011) Ciudades medias do Ceará y sus dinámicas contemporáneas, **Anais Encontró de Geógrafos na América Latina, Anais do VIII Encontro De Geógrafos da América Latina**, Costa Rica.

DE MATTOS, Carlos. **Globalización y metamorfosis urbana en América Latina**. Quito: OLACCHI-Quito Distrito Metropolitano, 2010. 374 pp.

LINDON, Alicia y otros, (2006). **Tratado de la Geografía Urbana**, Barcelona, Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana, 2006.

SANTOS, M. (1975). **O Espaço dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1979, 293 p.

SANTOS, M. **La naturaleza del espacio**. Técnica y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Editorial Ariel, 2000, 343 p.

SILVEIRA, Maria Laura, **Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: LABOPLAN-USP, 1999, 486 p.

SILVEIRA, M. L. Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana. **EURE** (Santiago), n. 100, 2007.

SILVEIRA, M. L. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. **Cuadernos del CENDES**. v. 21, n. 57, 2004.

SILVEIRA, M. L. De la geografía de la existencia a los circuitos de la economía urbana, en: Tras las huellas de Milton Santos. **Una mirada latinoamericana a la geogra-**

fía humana contemporánea (MENDOZA, C. coord.). Anthropos Editorial. México, 2008, pp. 56-69

SILVEIRA, María Laura: Da pobreza estrutural á resistêcia: pensando os circuitos da economía urbana, em: **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos**. Porto Alegre, 2010.

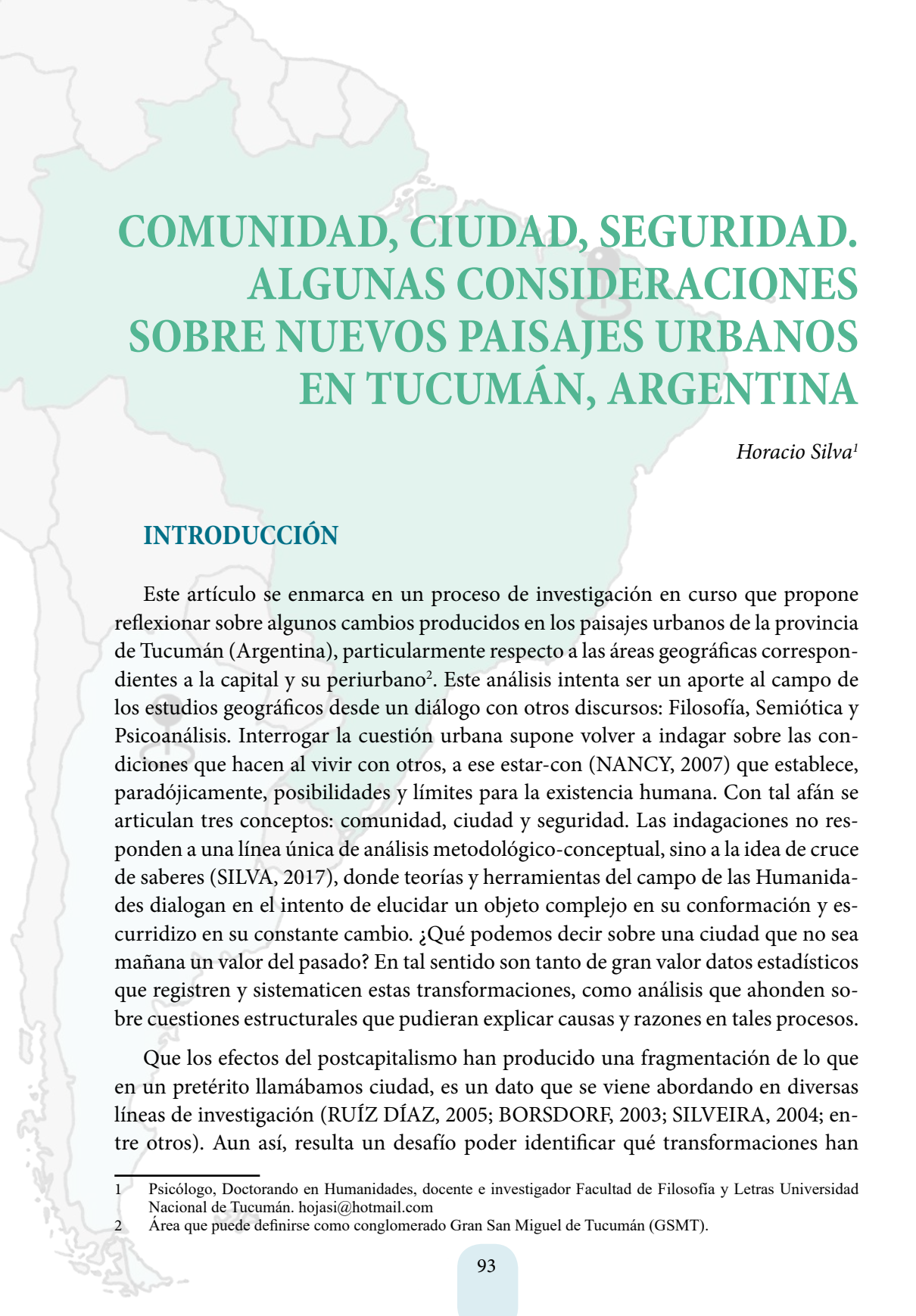
VAZQUEZ BARQUERO, Antonio, Desarrollo endógeno y globalización. **EURE**, vol. XXVI, núm. 79, diciembre, 2000, p. 0 Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile.

Dirección de Catastro de la Provincia de Santiago del Estero.

Dirección de Rentas Municipal de la Ciudad de La Banda (2018).

Dirección de Industrias de la Provincia (2018).

INDEC (2010).



COMUNIDAD, CIUDAD, SEGURIDAD. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE NUEVOS PAISAJES URBANOS EN TUCUMÁN, ARGENTINA

Horacio Silva¹

INTRODUCCIÓN

Este artículo se enmarca en un proceso de investigación en curso que propone reflexionar sobre algunos cambios producidos en los paisajes urbanos de la provincia de Tucumán (Argentina), particularmente respecto a las áreas geográficas correspondientes a la capital y su periurbano². Este análisis intenta ser un aporte al campo de los estudios geográficos desde un diálogo con otros discursos: Filosofía, Semiótica y Psicoanálisis. Interrogar la cuestión urbana supone volver a indagar sobre las condiciones que hacen al vivir con otros, a ese estar-con (NANCY, 2007) que establece, paradójicamente, posibilidades y límites para la existencia humana. Con tal afán se articulan tres conceptos: comunidad, ciudad y seguridad. Las indagaciones no responden a una línea única de análisis metodológico-conceptual, sino a la idea de cruce de saberes (SILVA, 2017), donde teorías y herramientas del campo de las Humanidades dialogan en el intento de elucidar un objeto complejo en su conformación y escurridizo en su constante cambio. ¿Qué podemos decir sobre una ciudad que no sea mañana un valor del pasado? En tal sentido son tanto de gran valor datos estadísticos que registren y sistematicen estas transformaciones, como análisis que ahonden sobre cuestiones estructurales que pudieran explicar causas y razones en tales procesos.

Que los efectos del postcapitalismo han producido una fragmentación de lo que en un pretérito llamábamos ciudad, es un dato que se viene abordando en diversas líneas de investigación (RUÍZ DÍAZ, 2005; BORSODORF, 2003; SILVEIRA, 2004; entre otros). Aun así, resulta un desafío poder identificar qué transformaciones han

1 Psicólogo, Doctorando en Humanidades, docente e investigador Facultad de Filosofía y Letras Universidad Nacional de Tucumán. hojasi@hotmail.com

2 Área que puede definirse como conglomerado Gran San Miguel de Tucumán (GSMT).

cochado un sentido global y cuáles corresponden a características locales; o bien se despliegan a nivel local, de manera singular. El concepto de paisajes urbanos es tomado aquí en su pliegue semiótico (GÓNGORA VILLABONA, 2012), donde la imagen es un producto de la percepción sensorial de los actores que habitan o transitan un asentamiento espacial. La percepción es entendida en su valor de experiencia estética y como referente ético, que orienta y produce comportamientos ciudadanos. Esta interacción entre lo subjetivo y el mundo percibido da origen a la diversidad de percepciones y comportamientos en sujetos y grupos. Nos interesan los paisajes urbanos en su valor de “emergentes discursivos” (SILVA, 2017, p. 190): trozos del tejido semiótico, recortes de una narrativa, tomados de un texto en función de su valor de emergencia, para configurar allí, en ese recorte, en ese instante espacio-temporal, una significación posible respecto a un problema-objeto. Pero no se trata de cualquier trozo discursivo, sino de aquellos que, según el proceder abductivo del investigador, se configuran como condensadores de sentidos. Tienen el poder, digámoslo así, de representar en su emergencia, una manera de estar-en-el-mundo.

Se trata entonces de hacer lecturas de algunos nuevos paisajes urbanos que la ciudad de Tucumán produce, en tanto emergentes discursivos del lazo social.

LA CIUDAD: DEL VACÍO A LO PLENO

La ciudad es una categoría que no puede definirse fácilmente. No solo porque su configuración geográfica se transforma, sino porque las relaciones que se producen en ella son múltiples y disímiles. Por tanto, es un desafío sistematizar un pensamiento sobre la ciudad que vaya más allá de las representaciones sociales de sujetos o grupos y que inste a alguna idea de totalidad, si tal adjetivo es admisible. Ruiz Díaz (2005) se plantea si es posible volver a abordar la ciudad como totalidad, siendo que las epistemologías postmodernas pronunciaron una ruptura con tal idea, y en todo caso, “desapareció cualquier posibilidad de pensarla, más allá del fragmento” (p. 456). Sin desdeñar que el escenario global neoliberal supone una transformación de las ciudades como efecto mismo de una lógica de mercados, dando lugar a “nuevos patrones en la organización territorial y, por tanto, también en la organización urbana” (p. 460). El autor se interroga si no es posible pensar la ciudad como totalidad o si en todo caso se trataría de otra lógica de configuración urbana sujeta a nuevas reglas, de modo que el comportamiento caótico de la ciudad contemporánea respondería a una reformulación de órdenes, a nuevas leyes de funcionamiento. Para Borsdorf (2003) se pueden ubicar al menos cuatro períodos históricos en las transformaciones de las ciudades latinoamericanas, dándose un pasaje desde la ciudad compacta hasta la ciudad fragmentada:

La retirada del Estado, la privatización y la desregulación permitieron a los inversores, planificadores y ciudadanos mayores libertades. Todo esto puede ser observado en la estructura de las ciudades. Por tanto, es tiempo de adaptar los modelos, los cuales deben ser generalizaciones de la realidad, a la estructura actual de las ciudades. En orden a demostrar las dinámicas de la estructuración urbana, el desarrollo urbano es modelado en cuatro momentos, los cuales son identificados como el período de la ciudad colonial, la ciudad sectorial, la ciudad polarizada y finalmente, la ciudad fragmentada (BORSDORE, 2003, p. 37).

El autor identifica modificaciones en los elementos lineales y celulares que definen una nueva estructuración espacial. Este principio de fragmentación quiebra antiguas dicotomías (urbano/rural, rico/pobre, habitacional/industrial) dando cuenta de un escenario más anárquico que fluctúa de acuerdo a la expansión de un mercado y no a la lógica de la planificación urbana.

Al respecto, Ruiz Díaz (2005) nos recuerda la idea de ciudad industrial de H. Lefebvre, donde reinaba una estabilidad relativa en tanto el tiempo de cambio era lento y donde las estructuras físicas eran relativamente estables, homogéneas, continuas y jerárquicas. Pero esta ciudad ya no es tal, y la dinámica contemporánea disloca las topografías y las topologías urbanas y territoriales preexistentes.

Se rompen los modelos relacionales del tipo centro/periferia, la jerarquización, la homogeneidad, siempre relativa de la ciudad, la continuidad/discontinuidades clásicas (aquella secuencia lógica y perceptivamente constatable de lo urbano, lo periurbano y lo rural). Estas nuevas dinámicas de intensidad densa, no impiden las viejas dinámicas urbanas y los procesos clásicos de difusión de lo urbano en el territorio, pero, al menos hipotéticamente, las articulan de un modo distinto que, probablemente, aún no estamos capacitados para discernir con seguridad” (RUIZ DÍAZ, 2005, p. 461).

El diálogo entre estos autores nos permite arribar, al menos, a dos cuestiones: 1) los estudios urbanísticos en sus diversos enfoques vienen dando cuenta de una transformación de la ciudad clásica hacia otro tipo de ciudad que no se rige por la lógica centro/periferia necesariamente, en tanto el centro y la periferia se han des-localizado; 2) entonces, ¿con qué herramientas metodológicas contamos para analizar estas ciudades?, ¿resulta factible arribar a generalizaciones?

J-L. Nancy se ha interesado, en distintos momentos de su obra (2007, 2012, 2013), por dilucidar los derroteros de lo que llamamos nuestra civilización, ¿qué la aqueja para trabajar tanto en la construcción de un mundo como en su des-obra? En *La ciudad a lo lejos* (2013) parte de un caso extremo: Los Ángeles, para describir la expansión ilimitada que puede sufrir una urbe. La ciudad se aleja en tanto los horizontes

que marcaban sus límites se desdibujan, la mirada ya no puede recortar esa porción espacial ni diferenciar zonas de referencia, “en verdad, la ciudad no deja de deslocalizarse” (2013, p. 12). La circulación se transforma, también los modos de habitar, de comercializar, de trabajar, de descansar. Entonces la cuestión de la ciudad no puede ser pensada por fuera de la cuestión de la comunidad, y lo que está en juego es ese lazo al otro.

Al respecto resulta interesante el des-encuentro producido en la visita turística a lugares que poseen *a priori* una amplia divulgación en la cultura. ¿Imaginaba el viajero inadvertido que La Gioconda incluía 50 personas agazapadas intentando sacar una fotografía detrás de un grueso vidrio?, ¿el aire de imponentia y meditación transferido por la imagen clásica de Pachu Pichu podría anticipar que la circulación de visitantes haría imposible reproducir tal fotografía?, ¿cuál es el lugar y cuál es su mito?, ¿cuál es el paisaje urbano verdadero? Adentrarse 20 siglos en el pasado para recorrer la ciudad de Pompeya no deja de dislocar la mirada al advertir la inmensa masa de turistas asiáticos con imponentes aparatos fotográficos. ¿Son estas personas, acaso, ajenas a Pompeya, o configuran su paisaje?

Nancy dice que “la postal es a la identidad de la ciudad lo que la foto de identidad es a la persona: inexpresiva, sin espesor” (2013, p. 44). Pero si bien la ciudad no tiene rostro, cuenta con rasgos, huellas, bosquejos.

Ésta es una de las líneas de análisis de este trabajo: ubicar esas huellas, esas marcas, las disrupciones de estos espacios ciudadanos: sentidos y sin-sentidos del habitar un espacio-tiempo. Aportes metodológicos que pueden ser tomados del campo de la semiótica (COVIELLO, 2017; SAREM, 2016), y en acuerdo al denominado paradigma indiciario (GINZBURG, 1989).

Ya en “El derecho a la ciudad” de Lefebvre se ubicaba a la ciudad como lugar de proyección de lo social, donde los conflictos entre clases y las contradicciones múltiples se plasman, también, en la estructura y en la forma urbana (LISCHETTI, 2010). La ciudad no es solamente una suma de partes, ni un sistema de objetos, sino el conjunto de la base material y de la vida que la anima (SILVEIRA, 2004, p.2), es un medio construido y un gran mercado. Desde tales lecturas, los paisajes urbanos no son el sentido estático de una imagen, sino la estesia de la que ella nos habla. Esto supone cierta aporía entre la ciudad como totalidad y su recorte.

Si lo que caracteriza a la ciudad contemporánea es su fragmentación, Ruiz Díaz (2005) objeta que tal condición no debería impedirnos la búsqueda de teorizar sobre una totalidad, pero sería necesario

[...] volver a interrogarnos directamente y sin concesiones sobre el concepto mismo de ciudad y de ahí extraer todas las consecuencias. ¿Qué

decimos cuando decimos ciudad? ¿Decimos todos lo mismo? ¿Lo que conceptualizamos es aplicable a todos los territorios, a todas las «ciudades»? (RUIZ DÍAZ, 2005, p. 457).

Para el autor las ciudades se van conformando como territorios de ruptura, consecuencia de la combinatoria del par crecimiento demográfico/crecimiento físico, con los efectos territoriales y sociales del neoliberalismo. “En cuyo interior proliferan «estilos de vida» incomunicados e incomprensibles entre sí que, a su vez, transcurren sobre texturas físicas desiguales” (Ruiz Díaz, 2005, p. 466). No es ajeno a lo que el geógrafo brasileño Milton Santos teoriza respecto al espacio, el que no puede ser pensado por fuera de una teoría social. La cuestión de la globalización puede conducirnos rápidamente hacia una idea de uniformidad que deje de lado las singularidades en que ese mercado global se juegue en cada espacio-tiempo. Santos (2004) considera que en la actualidad estamos viviendo el período técnico-científico-informacional: las tecnologías se difunden de forma más rápida, colonizan más áreas y envuelven mucha más gente que en otros períodos, por lo que se puede hablar de un proceso mundial de producción.

No es de extrañar, pues, que realidad e ideología se confundan en la apreciación del hombre común, sobre todo porque la ideología se inserta en los objetos y se presenta como cosa. Estamos ante un nuevo encantamiento del mundo, en el cual el discurso y la retórica son el principio y el fin (SANTOS, 2004, p. 36).

Pero estos estilos de vidas incomunicados también pueden ser vasos comunicantes en los denominados circuitos de producción en la teoría de Milton Santos (SILVEIRA, 2004), donde un circuito superior como el movimiento de empresas y bancos de la *city*, puede interactuar con un circuito inferior o mixto tan sencillo y antiguo como el vendedor ambulante que se instala en sus inmediaciones. Entonces, así como Santos no descrea en el poder transformador de la periferia (ZUSMAN, 2002), tampoco desconoce el valor despótico que ha tomado el mercado de consumo y sus consecuencias en el uso y distribución de los espacios. Por lo que, agregaría, un análisis desde las ciencias sociales implicaría ubicar la dimensión del caso y en ese punto sugiero de gran valor para el debate aquí desplegado el neologismo acuñado por Borsdorf: “En este sentido, más que hablar de “globalización”, creemos que “glocalización” es una posible interpretación de los procesos que observamos como testigos de esta época” (2003, p. 46).

¿Cómo pensar nuestros escenarios a nivel micro sin desconocer y ni dejar de articular un escenario a nivel macro?

Las zonas conformadas por San Miguel de Tucumán y su periurbano (GSMT), vienen siendo objeto de una serie de transformaciones caracterizadas por el acelerado crecimiento. Esto es: desarrollos inmobiliarios, expansión comercial y mayor circulación vehicular. Fenómenos producidos a tal escala que los espacios vacíos que demarcaban la transición entre un barrio y otro, entre una comuna y otra o, aún, de un municipio al otro, van desapareciendo.

Imagen 22: Ingreso a Comuna Cevil Redondo, ruta 315, Tucumán



Fuente: fotografía original del autor octubre 2018.

Un ejemplo claro es el empalme del denominado Camino del Perú con la ruta 307 uniendo, de sur a norte, el sector oeste del municipio capitalino, Yerba Buena, Comuna de Cevil Redondo y Tafi Viejo. Las antiguas plantaciones de cítricos que caracterizaban esas zonas rurales, que constituían una zona de pasaje, son ahora velozmente urbanizadas. Transformándose en un paisaje pleno de barrios cerrados.

Imagen 23: transformación de residencial a comercial, Yerba Buena, Tucumán



Fuente: fotografía original del autor octubre 2018.

La imagen 2 registra el avance constructivo de bloques comerciales en el municipio de Yerba Buena, donde las residencias van sufriendo un éxodo ante zonas del distrito que se han vuelto un polo comercial de gran magnitud. Muchos de estos residentes de la ciudad abierta (MALIZIA, 2015) se mudan a condominios privados, algunos aprovechando el despliegue comercial para vender sus casas, otros resignados ante tal avance. En este proceso hay una pérdida de espacios verdes y un aumento de circulación vehicular. En el sexto recuadro de la imagen 2 una vivienda de barrio conserva su estructura antigua con estilo de teja colonial, y transforma su fachada en mimesis con la “arquitectura-pecera”³ que domina la escena de un municipio *miaminizado*. Se trata de un municipio que, además, ha tenido un exponente crecimiento habitacional y constructivo, donde la ocupación del terreno para construcción de condominios privados ocupan 540 ha más que en la década de 1970, es decir que se incrementaron en un 1000% aproximadamente (MALIZIA, BOLDRINI, 2011).

3 El neologismo es mío.

Cabe interrogar si tal crecimiento responde a alguna planificación en materia de desarrollo sostenible o bien solo responde a una lógica de mercado y cierta a-política estatal, y como indica Ruiz Díaz (2005) parece improbable la posibilidad de una integración entre crecimiento urbano y desarrollo urbano sostenible. ¿Cuál es la escala hasta la cual determinada ciudad debería crecer?, ¿es posible establecer determinados límites?

Del vacío a lo pleno, del intervalo a lo ininterrumpido. Tal es el paisaje urbano que nuestra ciudad nos da a ver.

LA VIDA EN COMÚN

La ciudad pone en tensión la dinámica entre lo propio y lo común. La vida citadina expresa una serie de problemáticas que no escapan, y aún convocan, a la interrogación filosófica sobre la condición de vivir con otros, aquello que desde el Psicoanálisis se teoriza como lazo social (ÁLVAREZ, 2006; ARENAS, 2015). Esta co-existencia se enuncia como una paradoja, como una bipolaridad (AGAMBEN, 2010), una tensión irresoluble: vivir con otros en tanto posibilidad, y en tanto amenaza. Haciendo oscilar al sujeto entre utopías que lo acerquen a una resolución del conflicto del ser-en-el-mundo vinculándose a ideas y proyectos en pos de ordenar, transformar y/o desarrollar nuevas maneras de un-mundo; hasta momentos de incertidumbre, caída, vacío y descrédito respecto a cualquier posibilidad de transitar un-mundo in-mundo.

Pareciera que, frente al asedio desbordante de las urbanizaciones contemporáneas, nada restara por hacer. Cada ciudadano debiera ocuparse de su morada, de producir una serie de espacios de circulación citadina en torno a trabajo, familia y ocio, lo menos sufriente posible. ¿Y los espacios en común? Lugares de paso, gestión estatal, escollos a ser soportados en pos de arribar al recinto propio. Que las grandes transformaciones que el conglomerado GSMT tuvo en los últimos 30 años sean en materia de crecimiento habitacional y comercial, también dan cuenta de una ciudad que no ha desarrollado espacios de usos públicos, revalorización de zonas históricas ni vías de circulación más seguras y menos contaminantes. Hay un movimiento de avanzada comercial en libre fluctuación, ausencia de políticas de estado y cierta reclusión del ciudadano común en su microespacio hogareño. Entonces cabe interrogarse: ¿es la vida en ciudad una vida en comunidad?

A contrapunto de lo que fuera el proyecto modernista de desarrollismo racional, presente en la amplitud de discursos desde lo filosófico a lo arquitectónico, aparecen otros pensadores contemporáneos (AGAMBEN, 2011; EPÓSITO, 2009, 2012; NANCY, 2012) para quienes no existiera un fundamento de lo común como principio trascendente. No hay esencia de lo común. La relación al otro, el lazo social, siempre

es del orden de una construcción, y en todo caso si una cualidad nos asemeja, es la diferencia.

La clásica comparación de Tonnies entre comunidad y sociedad (*Gemeinschaft und Gesellschaft*, concepto de 1887), apunta a ubicar dos modos de asociación: comunidad es aquella forma de socialización en la que los sujetos, en razón de su procedencia común, proximidad local o convicciones axiológicas compartidas, han logrado un grado tal de consenso implícito que llegan a sintonizar en los criterios de apreciación; mientras que sociedad son esferas de socialización donde los sujetos concuerdan en consideraciones racionales ajustadas a fines, con el objeto de obtener la recíproca maximización del provecho individual (FISTETTI, 2004; HONNET, 1999). Hay en esta mirada sociológica una suerte de “supuesta naturalidad” en el lazo comunitario, como si en la comunidad habría algo en común (*geimen*) que delimita cierto cierre en sí misma (CRAGNOLINI, 2007, p. 61). Esto plantea, desde ya, un efecto segregativo, en tanto la historia nos enseña que la clausura sobre lo identitario produce fenómenos de violencia. Para Nancy la comunidad era aquel plano de lo familiar, del espacio micro, “la comunidad es el fantasma ya “perdido” para siempre de la sociedad, que por definición es urbana o citadina” (2013, p. 12).

No podemos homogeneizar los significados que han tenido los conceptos de comunidad y sociedad en las diferentes épocas y paradigmas políticos. Las sociedades modernas se construyen sobre el paradigma del contrato social, donde el derecho debía regular el lazo social. La ambición por el espacio y la construcción de naciones hicieron de la propiedad privada, un principio ordenador. Esto no cambia en las sociedades postcapitalistas, pero se acrecienta: la maximización del provecho individual se asocia a la acumulación de bienes y a la posibilidad generada por el intercambio del mercado. Lo común y lo propio aparecen jugados hasta aquí en cuanto valor de posesión. Sin embargo, había en la filosofía del derecho del proyecto modernista una idea del Estado como regulador. Dato que puede leerse en los grandes proyectos urbanísticos del siglo XIX y XX donde se consideraba la planificación urbana, el diseño prospectivo de una ciudad, un asunto de Estado. Como se indicó antes, el pasaje a la ciudad fragmentada da cuenta de una transformación en esta tensión Estado/Mercado.

Es posible volver en este punto al pensamiento foucaultiano respecto de las formas de gubernamentalidad, siendo el liberalismo el principio mercantilista desde el cual “se gobierna siempre demasiado” (FOUCAULT, 2004a, p. 201). El liberalismo se pregunta por qué se debería gobernar, por tanto, impela la razón de un Estado y se asienta sobre la verdad axiomática de una sociedad entendida como sociedad de consumo.

[...] la racionalidad liberal parte del postulado de que el gobierno no podría ser, por sí mismo, su propio fin [...] no tiene que ser su princi-

pio regulador. En esto el liberalismo rompe con esta “razón de estado” que, desde finales del siglo XVI, había buscado en la existencia y en el fortalecimiento del Estado el fin capaz de justificar una gobernabilidad creciente y de regular su desarrollo. (2004^a, p. 210).

La sociedad del discurso neoliberal es una manera de co-existir basada en la maximización de las necesidades individuales, fundamento desde el cual resulta absolutamente esencial la exclusión de grupos y clases. La segregación existió siempre en la historia de nuestra civilización, pero habría que identificar qué formas cobra (y qué consecuencias produce) en este momento histórico. La ciudad contemporánea aparece como escenario privilegiado de tal neoliberalismo progresista, donde no existen límites, ya que la lógica del consumo es, por definición, ilimitada. Mega-emprendimientos inmobiliarios como Nordelta en Argentina o Alphaville en Brasil dan cuenta de la construcción de “ciudades pueblo” absolutamente privadas. Pero aún allí, al interior de estas islas: ¿Se constituyen comunidades?, ¿qué sería allí un adentro y un afuera?, ¿qué razones llevan a separarse del otro e pos de una supuesta seguridad? Intentaremos establecer algunas hipótesis sobre la relación entre estos términos: ciudad, comunidad y seguridad.

COMUNIDAD/INMUNIDAD

La acepción clásica del término *communitas* refiere a la propiedad: lo común es aquello que no es propio, que es público. Pero a la vez ubica a la comunidad misma en su valor de propiedad: aquello que le es propio a cada individuo. Espósito (2012) sugiere partir de otra acepción: si tomamos la etimología com/munis ese *munus* es convergente de ley y don. El *munus* es un don, una deuda, pero no es lo mismo que el *donum*, pues el *munus* es un don en particular: implica un carácter obligatorio: “una vez que alguien ha aceptado el *munus*, está obligado (*onus*) a retribuirlo” (ESPOSITO, 2012, p. 27).

Entonces este *munus* es un don que se da porque se debe dar, se trata de dar como pérdida. No está jugada la dinámica de la ganancia, sino la de la sustracción, la cesión: es un tributo que se paga obligatoriamente en tanto hubo otros que lo pagaron con antecedencia. Digámoslo así: si no funcionara esta deuda, esta cadena, no existiría la herencia cultural. Es un concepto que se emparenta al clásico mito de Totem y Tabú trabajado por Freud (1994): hubo un tiempo donde existió un protopadre dueño de todos los goces, tuvo que ser asesinado y devorado por sus hijos para constituir una alianza en la cual ninguno lo sea. Para el Psicoanálisis el padre es el padre muerto, incorporación de la ley, es un lugar vacío, lugar de inscripción de la pérdida que deja al sujeto adeudado a un linaje. ¿Cómo pagar la deuda a los progenitores? Es imposible

al modo de la restitución, se paga para con la propia descendencia, para con la propia producción de bienes culturales.

Entender la comunidad como originaria del *munus* implica que las personas no están unidas por “algo en común” en tanto esencia, ni por “algo en común” en tanto propiedad, sino por el deber para con una deuda, unidos por una falta.

Aquí entra a jugar su par dialéctico: la *immunitas*. Si por un lado la comunidad implica un lazo de deuda, por otro lado, supone la pérdida del límite y la exposición al contagio. Desde un punto de vista médico, la *immunitas* remite a los anticuerpos con que el propio soma puede hacer frente a una infección exterior. Entonces si la *communitas* determina la ruptura de las barreras protectoras de la identidad individual, la *immunitas* es el intento de reconstruirla en una forma defensiva y ofensiva contra todo elemento externo que venga a amenazarla. Ahora bien, *communitas*/*immunitas* son dos conceptos que se juegan juntos, en una dialéctica. La comunidad es ella misma siempre *immunitaria*, así como los cuerpos, en el sentido que sin un sistema *immunitario* ningún individuo podría sobrevivir. Pero cuando se va más allá de un cierto umbral de protección, la *immunitas* se convierte en una especie de enfermedad autoinmune (ESPOSITO, 2009a).

No debiéramos des-emparentar el derecho de la violencia, pues la violencia es inherente al derecho:

Que el derecho sea indispensable para la protección de todo tipo de convivencia asociada frente a los conflictos que la atraviesan no quita el núcleo de violencia que aquel lleva enclavado no sólo en su propia génesis, sino en el corazón mismo de su funcionamiento (ESPOSITO, 2009b, p. 21).

Es decir, el derecho viene a responder a la necesidad de inmunizarse frente al otro, y para hacer cumplir tal precepto necesita de la coerción. En el campo de la *immunitas* no hay común: la *immunitas* siempre es propia, de alguien. Mediante la protección *immunitaria* la vida combate lo que niega, al modo de la vacuna que reproduce de modo controlado el mal del que desea protegerse. El veneno no es vencido por la expulsión fuera del cuerpo, sino cuando de alguna manera pasa a formar parte de éste.

Esto quiere decir que la sociedad jurídicamente regulada es unificada por el principio de común separación: sólo es común la reivindicación de lo individual, así como la salvaguarda de lo que es privado constituye el objeto del derecho público (ESPOSITO, 2009b, p. 41).

Pensar la comunidad desde el *munus* supone ir más allá del paradigma contractual del estado de derecho para interrogar qué vínculo a esa deuda enlaza a sujetos y

grupos en el habitar de una ciudad ¿Hay pérdida en tanto sustracción de la ganancia e intercambio al otro?, ¿o las estrategias de inmunización prevalecen clausurando todo encuentro?

SECURITAS: EL FENÓMENO DE LOS BARRIOS PRIVADOS

Diversos investigadores (HIDALGO, 2004; JANOSCHKA, 2003; MALIZIA y BOLDRINI, 2012; MALIZIA, 2015; ROITMAN, 2003; THUILLIER, 2000; entre otros) vienen analizando el creciente fenómeno de los emprendimientos inmobiliarios denominados *countries* y barrios privados en América Latina. Se trata de grandes o medianas parcelas de tierras que son recortadas del escenario macro de una ciudad, para desarrollar un emprendimiento inmobiliario cuyo principal uso es residencial. Por tanto, la denominación “barrio privado” describe rápidamente y con eficacia su principal característica: un vecindario cuya circulación se halla vedada a quienes no residan en dicho condominio. Las investigaciones dan cuenta del desarrollo de barrios privados en ciudades de Argentina, Brasil, Chile, México y Colombia. Acentuando su acelerada expansión a partir de los años ‘90. Tal fenómeno configura por tanto una llamativa transformación de los paisajes urbanos donde no se trata solamente de una villa veraniega en algún lugar campestre que invite a recluirse del ruido de la gran ciudad, sino de la presencia acentuada de islas residenciales en lo que en un pretérito fuera una “ciudad abierta” (MALIZIA, 2015). ¿Qué causales pueden identificarse para dar cuenta de un desarrollo inmobiliario tan vertiginoso? Las hipótesis son múltiples, pero las distintas investigaciones coinciden en que, tanto desde la oferta inmobiliaria como desde la demanda ciudadana, el principal factor de elección de este modo de vida es la denominada “seguridad”.

Los barrios cerrados son áreas residenciales cercadas por muros o barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. El ingreso a los mismos se halla sujeto a identificación en la garita de seguridad, donde suelen diferenciarse dos entradas: “residentes” y “visitantes”. Debido a la necesidad de apropiación de una parcela extensa de tierra, en sus inicios, estos barrios se ubicaron en las afueras de las ciudades, generando nuevas urbanizaciones (comercio, tendido de redes de servicios y rutas) en zonas vírgenes, rurales o de viviendas humildes. En aquel momento, en Argentina, se los denominaba “*countries*”. Al estar localizados en zonas periféricas de la ciudad, en muchas ocasiones, los barrios cerrados se encuentran lindando a barrios o asentamientos precarios, lo que hace que los contrastes sociales se tornen más evidentes (MALIZIA, 2015; ROITMAN, 2003). En el caso de Tucumán puede observarse que los que fueran emplazamientos alejados en sus inicios (zonas pie de monte de Yerba Buena, El Timbó o Los Nogales) hoy forman parte de un trazado urbano casi sin cortes, donde el anhelado “alejamiento” en algunos casos se ha perdido completamente,

y en otros pareciera ser solo cuestión de tiempo. Digamos que, al modo de la estructura fóbica, nunca se está lo suficientemente lejos.

Imagen 24: límite barrio humilde/barrio privado, zonas las higueritas, Yerba Buena.



Fuente: Street view 2018, edición del autor.

Imagen 25: una calle me separa, Yerba Buena.



Fuente: Street view 2018, edición del autor.

Resulta interesante ubicar aquí la dimensión del borde: al modo de la piel cada residencia o grupo residencial construye un borde, estos bordes ponen en juego una compleja dinámica de relación entre un adentro y un afuera. A primera vista lo deseable se instalaría en un adentro, mientras lo indeseable en una afuera. Pensarlo en términos cartesianos sería reducir la complejidad de todo un mecanismo topológico a una lógica bifaz. ¿Acaso al interior de un hogar no puede suceder lo más siniestro?, ¿no es el cáncer una degeneración celular producida en el adentro del propio cuerpo?, ¿no han sido célebres grandes casos policiales acaecidos en los más distinguidos countries? La dinámica del adentro y el afuera se asemeja, en la dimensión del sujeto humano, más al circuito de una banda de moebius.

Es preciso indicar que estos condominios cerrados no constituyen un producto homogéneo. Pueden distinguirse los barrios cerrados, de los countries o clubes de campo, y aún en cada uno de estos casos existen condominios con mayores dimensiones y mayores *amenities* que otros. Los primeros son urbanizaciones cerradas, de tamaño variable, cuyo principal rasgo es la vigilancia y seguridad permanente. En algunos casos, pueden existir dependencias de uso colectivo, tales como club-house o instalaciones deportivas (gimnasio, pileta, canchas de tenis o fútbol). Los clubes de campo o countries se caracterizan, por el contrario, por las destacadas instalaciones deportivas que poseen, convirtiéndose estas actividades (principalmente polo, golf y tenis) en un eje esencial de la vida del barrio. En estos casos, el ingreso al barrio y la posibilidad de residir en él no es tan sencillo, ya que debe contarse con la membresía y la aceptación de los demás socios (ROITMAN, 2003).

No es un dato menor que el factor que está en juego es la utilización del suelo (HIDALGO, 2004), en países donde el crecimiento poblacional no se halla regido

por ningún tipo de planificación, planteando serias problemáticas a niveles sociales y ecológicos. La expansión desmedida nos interroga sobre los límites y las reales posibilidades geomorfológicas que cada sitio posee para albergar los nuevos emprendimientos inmobiliarios.

Como puede observarse, hasta aquí, no se trata simplemente de un estilo de vida, sino que queda interpelada la incumbencia del Estado en estos desarrollos, las vinculaciones de estos condominios a su entorno y el funcionamiento al interior de los mismos.

Los investigadores coinciden en que las principales causas de estos desarrollos inmobiliarios son: la búsqueda de seguridad, siendo que los hechos de violencia e inseguridad vienen siendo desatendidos por las políticas del Estado y en el marco del condominio pasan a ser privatizados y coordinados por los mismos residentes; el anhelo de una vida más emparentada a espacios verdes; el deseo de vincularse con grupos sociales que se consideran similares y de diferenciarse de aquellos identificados como ajenos; y, asociado a lo anterior, la búsqueda de cierto status dada por el privilegio de o la exclusividad, imagen influenciada por el “American way”.

Para Roitman (2003) la privatización del espacio urbano, anteriormente público, es lo que los distingue como nuevo fenómeno residencial urbano. Privatización que se encuentra avalada por legislación ad-hoc. Es un punto a interpelar. Estos desarrollos comienzan por la compra de grandes porciones de tierra por parte de un grupo inversor, para luego iniciar su comercialización. ¿Acaso existe legislación en nuestro país que limite la cantidad de hectáreas a ser adquiridas? Tenemos casos como en la Patagonia donde grupos o personas extranjeras adquirieron grandes porciones de tierra sin que mediara intervención estatal. Y como apunta Janoschka (2003) “En este sentido, se observa que todo sistema de la planificación urbana en Argentina es históricamente débil y se puede caracterizar mediante el término “laissez-faire””. Diferente es el caso de barrios o cuadras donde sus vecinos se autoorganizaron para cerrar las calles y hacer de zonas públicas, zonas cerradas. En todo caso, de un modo o del otro, pone en juego la pregunta: ¿por qué separarse de lo otro?

Homo homini lupus est (el hombre es el lobo del hombre) es una frase que se le adjudica a Thomas Hobbes, uno de los padres del contractualismo moderno. Hobbes relata que cuando su madre fue a parirlo, en medio de una inminente invasión española, tuvo un parto doble: lo parió a él y parió al miedo. La anécdota ilustra la presencia de la defensa como piedra constitutiva en la conformación político-filosófica de las naciones modernas. Y podríamos agregar: y de la constitución de los sujetos humanos. La instauración del miedo presenta ese desliz: ¿social o subjetivo? Para el psicoanálisis la cuestión de la agresividad es constitutiva y si bien cada época lo sufre a su manera, el origen de la fraternidad es la segregación (LACAN, 2012, p. 121). Por

lógica, no es posible conformar un grupo sin recortarlo del resto, por lo que cualquier grupo supone, per se, un acto segregativo. Un grupo es un estar separados-juntos.

Para Thuillier (2000) la construcción urbana no puede ser comprendida por fuera de la construcción social, y estos nuevos modos de producción de las ciudades deberían ser pensados como un síntoma, como la consecuencia espacial de profundas reestructuraciones socio-económicas atravesadas por Argentina desde los años '90. Analiza dos caras de este fenómeno en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores: por un lado, la aparición y el desarrollo de los barrios privados forma parte de una manifestación de tendencia global, respuesta a reestructuraciones socio-económicas mundiales; por otro lado, es un fenómeno a ser pensado en la propia historia de Buenos Aires.

Nuestra tentativa de explicación reposa sobre una doble hipótesis: primero, el modelo original de estos barrios, su tipo-ideal, viene del ejemplo de los Estados Unidos; segundo, el sustrato urbano sobre el cual prosperan los barrios privados es radicalmente diferente de la matriz urbana americana. (THUILLIER, 2000, p. 2. La traducción es mía).

Para el geógrafo francés, un barrio que se aísla físicamente del mundo exterior está en ruptura con su entorno, sea esto en Miami o al borde del Río de la Plata. Pero es de notar que en las grandes urbes latinas las clases altas quedaban asentadas en el centro histórico o en barrios adyacentes, y en las últimas décadas se ha observado un éxodo hacia las periferias ofertadas por los condominios cerrados.

Existen dos casos que merecen una mención especial. Nordelta en Buenos Aires (Argentina) y Alphaville en Sao Paulo (Brasil) constituyen por sus extensas dimensiones y extraordinario despliegue inmobiliario, dos proyectos que se diferencian de lo que venimos entendiendo por “barrios privados”, conformando verdades ciudades. Absolutamente excedidos de la escala de un barrio, configuran una suerte de islas de riqueza donde no sería necesario ningún tipo de vínculo con el afuera, pues en ese adentro todo podría funcionar: residencias, esparcimientos, provisiones, colegios, comercios, centros médicos, etc. Ambos emprendimientos datan, en sus proyectos, de los años '70, pero se despliegan contundentemente hace 20 años. El sitio web oficial de Nordelta reza en su slogan: “Nordelta es vivir muy bien”. El acento está ubicado en el “muy”. Hay algo de un exceso, hay algo de un privilegio. Si volviéramos a los desarrollos de Espósito habría que ubicar que la inmunitas implica cierto privilegio: inmunidad diplomática tiene aquel que no debe someterse a las mismas leyes de los demás.

Imagen 26: estrategias de defensa en casas de San Miguel de Tucumán y San José.

Fuente: fotografías del autor, junio 2017.

La *securitas* sería la cualidad de estar sin cuidado, como su etimología lo indica: “se” (sin) “curus” (cura, cuidado), “tas” (cualidad). Sentido que remite a lo contrario de su uso cotidiano. Para el vecino la seguridad supone armarse de una serie de cuidados. Alarmas, cámaras, rejas, alambres, tapias, configuran el paisaje ordinario de nuestra ciudad. En Tucumán, como en otras ciudades, han proliferado aceleradamente los condominios privados; pero no son la única manera de defensa al otro. Coexisten en la ciudad abiertas acciones que buscan resguardarse y aún agredir al otro, lugares donde el transeúnte desprevenido no advierte si está ante una casa o una fortaleza. Merece particular atención la imagen de un barrio cualquiera que ha sido tomado por sus vecinos y transformado, sobre el cercado mismo de la calle pública, en barrio privado.

Existen otro tipo de mega-emprendimientos que responden una estrategia habitacional a gran escala, pero destinada a sectores de clases medias y bajas: las viviendas sociales. Barrios construidos por intermedio del Estado (con partidas presupuestarias nacionales y/o provinciales) para grupos familiares de niveles adquisitivos medios a bajos, con cuotas hipotecarias económicas y con diseños habitacionales estandarizados. Ejemplos de estos desarrollos en Tucumán son las urbanizaciones denominadas Lomas de Tafi y Manantial Sur. Hidalgo (2004) ubica un proceso similar en Santiago de Chile, donde

[...] ambas modalidades responden a causas diferenciadas y expresan una serie de procesos que han transformado de manera notable el paisaje urbano. Condominios y viviendas sociales son los ejes modificadores a través de los cuales se construye la actual geografía social de las ciudades chilenas, y en especial de las grandes áreas metropolitanas (HIDALGO, 2004, p. 30).

Resulta interesante lo que ha sucedido, por ejemplo, con las viviendas que constituyen el mega-emprendimiento Lomas de Tafi, donde frente a la uniformidad inicial, hoy prima la diferencia.

Imagen 27: barrio Lomas de Taquí momento inaugural.



Fuente: sitio web oficial IPDU y diario digital El Tucumano.com, recuperado octubre 2018.

Imagen 28: barrio Lomas de Taquí hoy.



Fuente: fotografías del autor, octubre de 2018.

Por un lado, pueden observarse aquí también las estrategias de defensa, donde solo la primera de las casas fotografiadas no ha construido una mayor separación con el afuera. No de menor valor es la emergencia de otro rasgo: la des-uniformización. Cada quien puso a jugar un estilo. Una diferencia. Una des-masificación. Y también, digámoslo así, un gran desorden. Es todo un debate a abrir la cuestión del estilo en el urbanismo, respecto de si debieran existir lineamientos que tomen en valor elementos de una identidad arquitectónica, de un uso más adecuado de materiales según condiciones climatológicas locales y aún respecto a los metros cuadrados construidos por sobre los espacios verdes. Sobre algunos de estos ejes existe legislación vigente que claramente no se respeta, sobre otros, reina la anomia.

Si hay una marca que recorre esta ciudad en el circular de sus vehículos, en la actividad de sus comercios, en las soluciones constructivas de sus habitantes, en el uso de sus espacios públicos, es el desorden. Síntoma de una sociedad que no ha podido construir lazos al otro donde algunos ordenadores supongan un *munus*, un *clinamen* al otro.

No podemos desconocer los signos de marginación y pobreza en las ciudades latinoamericanas. Pero esto no debiera impedirnos reflexionar sobre cómo la des-agregación a una comunidad es un fenómeno transversal a las clases. A las respuestas electorales populares que se han producido ahora en EEUU, Argentina y Brasil, donde se ha votado a favor de discursos explícitamente segregatorios, ¿podemos seguir sosteniendo que es una cuestión, solamente, de ricos y pobre?

Los barrios privados y *countries* también se van masificando, dispersando, mezclándose con barrios de viviendas sociales y villas de emergencia, desbordándose en su propia distribución de los espacios y convirtiéndose en conventillos contemporáneos. Hay intercambios laborales, comerciales, momentos de clausura, de apertura,

de encuentros o de violencia. Y el malestar trasciende clases sociales y niveles adquisitivos. La segregación no puede ser pensada, únicamente, como de ricos a pobres. “[...] hay que mencionar también que el fenómeno de los muros no es privativo de los barrios de la clase alta: los barrios de clase media y baja también se amurallan, y se observa este fenómeno de igual manera en los barrios marginales. (BORSODORF, 2003, p. 44)

REFLEXIONES FINALES

El recorrido trazado precisa solo algunos de los múltiples fenómenos urbanos que podrían ser objeto de reflexión sobre esta ciudad y sus problemáticas. No está de más, entonces, ubicar el carácter provisorio e inacabado de este escrito, que más que arribar a conclusiones busca interrogar algunos observables y abrir al diálogo con otras investigaciones y disciplinas.

Se identifican en algunos paisajes urbanos de Tucumán la emergencia de sentidos que dan cuenta de los encuentros y desencuentros en el lazo social, de los intersticios y las disrupciones en los modos de habitar la ciudad. Resaltando cuatro puntos: el ilimitado avance constructivo que va transformando lo vacío en pleno, el crecimiento comercial sin regulación del Estado, la expansión de condominios y barrios privados articulados a la idea de seguridad, y la tensión entre homogeneidad y diferencia.

Al vincular los conceptos comunidad-ciudad-seguridad se intenta deconstruir sentidos coagulados e interpelar, nuevamente, estas categorías en la contemporaneidad. La idea de comunidad puede entenderse, o bien como una suerte de imagen armónica, donde el vínculo al otro se halla naturalizado y se realiza sin dificultades; o bien como forma de asociación sostenida solo en la diferencia público/privado. Ambas acepciones plantean sus límites. En este punto resulta de gran valor el aporte que realiza el italiano Roberto Espósito (2009, 2012) para quien la comunidad es aquel lazo regido por un *munus*: una deuda que liga al otro en tanto pérdida. La comunidad debe pensarse en articulación a su par dialéctico: la inmunidad. Mientras la comunidad abre al sujeto al contagio con el otro, la inmunidad lo protege produciendo una defensa. Dialéctica necesaria para que sujetos y grupos coexistan, en tanto nadie podría sobrevivir absolutamente abierto a un afuera.

Entonces la *securitas* puede entenderse como aquellas estrategias defensivas que permiten a sujetos y grupos sobrevivir frente al asedio de lo ajeno. Pero debe tenerse en cuenta que, si la *inmunitas* se despliega excesivamente, produce una clausura al encuentro con el otro. Y esto, lejos de proteger, lleva a la destrucción. La clausura de posiciones identitarias llevan al odio, y solo cuando ellas se abren pueden hacer ver los pliegues, las fragilidades, la no uniformidad de los cuerpos (CRAGNOLINI, 2007).

Se juega una proporción, una medida, un quantum.

Autores que investigan el fenómeno creciente de los condominios privados en América Latina (HIDALGO, 2004; JANOSCHKA, 2003; MALIZIA y BOLDRINI, 2012; MALIZIA, 2015; ROITMAN, 2003; THUILLIER, 2000) coinciden en ubicar un efecto segregatorio en la separación de estas islas residenciales del resto de la ciudad. Sin desconocer tal apreciación, se intenta aquí interrogar si este mecanismo se halla ausente en otros modos de habitar o más bien estamos frente a la maximización de un mecanismo inherente al hombre mismo. Sumado a que la pretendida seguridad es, ante todo, un gran negocio.

Estas urbanizaciones cerradas parecieran jugar una ilusión de sustracción al resto: vivir en *un country*, ya desde su léxico, es como vivir en otro país. Celosamente vigiladas ponen en juego un mensaje al otro: aquí se halla algo valioso. Pero como decíamos antes, el desafío es poder ubicar el doblez en el cual es jugado el par *communitas/immunitas*. ¿Acaso los habitantes del barrio privado no se hallan también motivados por el armado de un lazo al otro que configure algunos espacios en común que en un afuera-macro se hallan vulnerados?, ¿no es el barrio privado una vuelta al barrio? *Communitas/inmunitas*. Pero la *inmunitas* establece algo de un privilegio. Por lo que en la construcción de estos nuevos modos de habitar se juega al interior de la comunidad un asunto de distribución de goces. El “muy” presente en el slogan de Nordelta. Esto no quiere decir que todos deban gozar igual (ideal totalizante imposible), sino interrogar desde las diferencias, la articulación al *munus* en grupos y sujetos.

No son desarrollos meramente teóricos, bien podrían pensarse en la planificación y regulación de las ciudades. Sería interesante, por ejemplo, una reglamentación que demande la entrega de un espacio verde abierto, ofrecido a la comunidad, en función de las dimensiones del condominio privado. Se pondría en acto un *munus*. Se jugaría un *ethos*.

No podemos desconocer que la cuestión de la defensa ya existía en las polis griegas, emplazando la acrópolis y el ágora en una zona fortificada. Lo que se intenta destacar, en todo caso, es como se han profundizado en nuestra ciudad las estrategias de inmunización, en una ciudad dónde habría que interrogar si le cabe el atributo de *polis*. Pues la poli griega respondía a un *ethos* político, el ciudadano hacía a la ciudad. ¿Pueden las ciudades contemporáneas responder a algún *ethos*? Según Nancy (2013) las ciudades contemporáneas solo responden a un *ethos* comercial. Entonces asistimos con preocupación y resignación a una suerte de desenfreno de la circulación citadina donde los espacios en común no parecieran regirse por ninguna entrega al otro.

Imagen 29: Intervención del artista Rodrigo Cañas en microcentro de Tucumán.



Fuente: fotografía original gentiliza del artista, Proyecto FUROR, sep. 2011.

La imagen corresponde a una obra del artista tucumano Rodrigo Cañas, quien construye fundas gigantes de almohadones y luego es fotografiado en diversos rincones del microcentro de San Miguel de Tucumán, armando la palabra “Sueño”. La obra tiene un segundo tiempo, donde esos almohadones son rellenos y depositados en otro escenario. Hay cierto efecto de no-lugar en los fondos sobre los que se montan las letras: podrían ser las calles de una ciudad cualquiera. La dislocación es polisémica: soñar desde el dormir, tarea difícil en la *city* de una urbe; soñar desde otro lugar, pues no es claro dónde se halla; soñar desde el anhelo de un otro acontecer; soñar con los pies en la tierra. La obra traduce una suerte de calma a la que el ciudadano suele hallarse privado.

Los paisajes son disímiles y solo quedan enlazados por el uso de las letras.

La ciudad nos habla. La ciudad es lo que hablamos.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ, A. **La teoría de los discursos en Jacques Lacan**. Buenos Aires: Letra Viva, 2006.

ARENAS, G. Estilo y forma del lazo en la enseñanza de Lacan. En M.A. Rossi (comp) **El lazo social desde la filosofía política**. Buenos Aires, Grama, 2015. pp. 197-217.

AGAMBEN, G. **Homo Sacer. El poder soberano y la nuda vida**. España: Pretextos, 2010.

BORSDOFF, A. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. **Revista eure** (Vol. XXIX, N° 86), pp. 37-49, Santiago de Chile, mayo 2003.

COVIELLO, A. L. La Semiótica y sus métodos para la investigación crítica en América Latina. **Razón y Palabra** Vol. 21, 4, 99 Octubre diciembre 2017 ISSN: 1605-4806 pp. 16-33. Disponible: <http://www.revistarazonypalabra.org/index.php/ryp/article/view/1073>.

CRAGNOLINI, M. La comunidad de Nancy: entre la imposibilidad de representación y el silencio. En Nancy, J.L. **La comunidad enfrentada**. Buenos Aires, La Cebra, 2007. Pp. 59/69.

ESPOSITO, R. **Comunidad, Inmunidad y Bipolítica**. Buenos Aires: Amorrortu, 2012.

ESPOSITO, R. Biopolítica y Filosofía: (Entrevistado por Vanessa Lemm y Miguel Vatter). **Rev. cienc. polít. (Santiago)**, Santiago, v. 29, n. 1, p. 133-141, 2009^a. Disponible en <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-090X2009000100007&lng=es&nrm=iso>. accedido en 02 nov. 2018. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-090X2009000100007>.

ESPOSITO, R. **Inmunitas. Protección y negación de la vida**. Buenos Aires: Amorrortu, 2009b.

FREUD, S. Totem y Tabú. En: **Obras Completas** Tomo XIII. Buenos Aires: Amorrortu, 1994.

FISTETTI, F. **Comunidad. Léxico de política**. Buenos Aires: Nueva visión, 2004.

FOUCAULT, M. **El nacimiento de la Biopolítica**. Paris: Gallimard, 2004a.

FOUCAULT, M. **Seguridad, territorio, población**. Paris: Gallimard. 2004b.

GINZBURG, C. Morelli, Freud y Sherlock Holmes: indicios y método científico. En Eco, U. y Sebeok, Th. (Ed.), **El signo de los tres**. Barcelona, Lumen, 1989. pp. 116-163.

GÓNGORA VILLABONA, L.A. Semiótica del paisaje urbano. En **Semióticas Urbanas deSignis** vol. XX, pardo y rosales (coord.) La Crujía, Buenos Aires, 2012. Pp. 29-36.

HIDALGO, R. De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). **Revista eure** (vol.XXX, N°91), PP.29-52, Santiago de Chile, diciembre 2004.

HONNETH, Axel. Comunidad. Esbozo de una historia conceptual. **Isegoría**, [S.l.], n. 20, p. 5-15, may 1999. ISSN 1988-8376. Disponible en: <<http://isegoria.revistas.csic.es/index.php/isegoria/article/view/89/89>>. Fecha de acceso: 02 nov. 2018 doi:<http://dx.doi.org/10.3989/isegoria.1999.i20.89>.

JANOSCHKA, M. Nordelta – ciudad cerrada. El análisis de un nuevo estilo de vida en el gran Buenos Aires. **Scripta Nova**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(121). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(121\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(121).htm)> [ISSN: 1138-9788].

LACAN, J. **El Seminario libro 17**. El reverso del Psicoanálisis. Buenos Aires: Paidós, 2012.

LISCHETTI, M. El derecho a la ciudad. En CEACU **Vivir en la Ciudad**. Rosario, Laborde, 2010. Pp. 63-80.

MALIZIA, M. El estudio de las urbanizaciones cerradas. Una propuesta metodológica aplicada al municipio Yerba Buena (aglomerado Gran San Miguel de Tucumán, noroeste argentino). **Estud. demogr. urbanos** [online]. 2015, vol.30, n.1 [citado 2018-09-25], pp.103-133. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102015000100103&lng=es&nrm=iso>. ISSN 2448-6515.

MALIZIA, M. ; BOLDRINI, P. Las lógicas de ocupación del espacio urbano. Un estudio de realidades contrapuestas. El caso de las urbanizaciones cerradas y villas miseria en yerba buena, Gran San Miguel de Tucumán. **Cuad. Fac. Humanid. Cienc. Soc.**, Univ. Nac. Jujuy, San Salvador de Jujuy, n. 41, p. 197-219, jun. 2012. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-81042012000100009&lng=es&nrm=iso>. accedido en 03 nov. 2018.

NANCY, J.L. **La comunidad enfrentada**. Buenos Aires: La Cebra, 2007.

NANCY, J. L. **La ciudad a lo lejos**. Buenos Aires: Manantial, 2013.

RUBIO DÍAZ, A. La ciudad actual como objeto de reflexión y análisis. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2005. Edición digital a partir de Coloquio de Geografía Urbana (3º. d 1996 e. Antequera), La ciudad: tamaño y crecimiento [**actas del III Coloquio de Geografía Urbana**], coordinador Rafael Domínguez Rodríguez, Málaga, Departamento de Geografía de la Universidad, 1999, pp. 455-469. UR - <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcv69t0>.

ROITMAN, S. Barrios cerrados y segregación social urbana. **Scripta Nova**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(118). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(118\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(118).htm)> [ISSN: 1138-9788].

SANTOS, M. **Por otra globalización. Del pensamiento único a la conciencia universal**. Bogotá: Convenio Andrés Bello, 2004.

SAREM, S. Abducción, mundo posible y narratividad; estesis y cuerpo propio. Convergencias teóricas y metodológicas desde la semiótica. **Ontosemiótica**, [S.l.], n. 4, p. 11-23, nov. 2016. Disponible en: <<http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/ontosemiotica/article/view/8005>>. Fecha de acceso: 02 nov. 2018.

SILVA, H. Semiótica contemporánea: cruce de saberes y análisis de un caso. **Razón Y Palabra**, 21(4_99), 178-196. 14 dic 2017. Disponible en: <http://www.revistarazonypalabra.org/index.php/ryp/article/view/1085>.

SILVEIRA, M. L. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas **Cuadernos del CENDES**, vol. 21, núm. 57, p. 1-21 Universidad Central de Venezuela, Caracas. Septiembre-diciembre, 2004.

THUILLIER, G. Les quartiers enclos à Buenos Aires : quand la ville evient *country*, **Cahiers des Amériques latines** [En ligne], 35 | 2000, mis en ligne le 02 août 2017,

consulté le 24 septembre 2018. URL: <http://journals.openedition.org/cal/6534> ; DOI: 10.4000/cal.65340.

ZUSMAN, P. Milton Santos. Su legado teórico y existencial (1926-2001). **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, No. 40: 205-219. 2002. <https://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/viewFile/31765/31599>.



EL COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA CUENCA DEL RÍO “SALÍ DULCE”

Melisa Jabif¹

INTRODUCCIÓN

Proteger el medio ambiente es una de las tareas obligadas de los países latinoamericanos para su desarrollo, lo que implica una mejora en la calidad de vida² de los ciudadanos, sostenible en el tiempo. Es decir, se debe proteger los recursos naturales de los que se dispone en beneficio de la población, pero también para el aprovechamiento de las generaciones futuras.

En el año 1972, se celebró en Estocolmo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano. Los resultados de esta cumbre sentaron las bases para el concepto central de la gestión ambiental y de desarrollo sostenible a nivel internacional. Estos conceptos, fueron reafirmados en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en el año 2012, durante la cual 10 países de la región firmaron la Declaración de Río sobre Medio Ambiente. En ella se reconocieron explícitamente, el derecho al acceso a la información, la participación y la justicia en los temas ambientales.

Un territorio correctamente gestionado desde una perspectiva ambiental, es un territorio amable para su población. Y una adecuada gestión ambiental, sólo se logra a través de instrumentos que permitan alcanzar los objetivos del desarrollo sostenible, sin fallas en su diseño.

1 Arquitecta graduada en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán (FAU-UNT), Argentina. Auxiliar docente de la Cátedra de Urbanismo II de la FAU-UNT, becaria doctoral CONICET (convocatoria 2018), con lugar de trabajo en el Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales (OFUT), perteneciente a la FAU-UNT. Domicilio: Av. Néstor Kirchner, 1800. S.M. de Tucumán, Tucumán. E-mail: jabif.melisa@gmail.com. Teléfono: (0381) 154755133.

2 Entendida a lo largo del desarrollo de este trabajo, como la sumatoria del nivel de renta, las condiciones de vida y de trabajo, y la calidad ambiental.

Lograr hacer de nuestras ciudades “buenos lugares para vivir”, siguiendo a Ciccolella y Mignaqui (2008), depende de la historia del territorio, del tipo de gestión que se realiza y del lugar que se le otorga al ciudadano común dentro de las políticas públicas (CICCOLELLA e MIGNAQUI, 2008, p. 51).

Durante las últimas décadas, la idea de participación ciudadana se institucionalizó como principio de formulación de las políticas públicas (DI VIRGILIO, 2013). Siguiendo a Cunill Grau (2004), la participación ciudadana se refiere a las “experiencias de intervención de los individuos y los grupos en actividades públicas para hacer valer sus intereses sociales”. Constituye, asimismo, “un medio de socialización de la política”. Es aquí donde radica la importancia de la participación ciudadana como base para el entendimiento y la construcción colectiva del lugar.

El ámbito de estudio, es la región de la Cuenca del Río Salí-Dulce (CRSD), y el objetivo de este trabajo es inferir si los mecanismos de participación ciudadana que intentaron aplicarse a través de leyes, normativas y otras instancias jurídicas e institucionales, han sido positivos o si, por el contrario, estos mecanismos no han logrado atravesar el plano discursivo.

EL ÁMBITO DE ESTUDIO. LA CUENCA DEL RÍO SALÍ-DULCE (CRSD)

La Cuenca del Río Salí-Dulce (CRSD) se constituye como la cuenca endorreica más grande de la República Argentina. Posee una longitud de 790 km y se extiende en un vasto territorio con las más variadas condiciones naturales y culturales. El área ocupada por la cuenca es de 57.320 km², de los cuales 22.000 km² pertenecen a la provincia de Tucumán.

Comienza en el sur de la provincia de Salta con el nombre de Río Tala, que marca el límite entre las provincias de Salta y Tucumán. Por su margen Este recibe los aportes del Río Candelaria; a partir de allí, ingresa a la provincia de Tucumán donde recibe el nombre de Río Salí y atraviesa dicha provincia de Norte a Sur. Desemboca en el Embalse de Río Hondo, en el límite entre las provincias de Tucumán y Santiago del Estero, a partir del cual se denomina Río Dulce. El mismo, en su curso inferior ingresa en el Nordeste de la provincia de Córdoba, donde recibe el nombre de Petri para afluir en la gran laguna salada de Mar Chiquita, que se ubica en el Nordeste de dicha provincia.

Por sus características geomorfológicas, a partir del Embalse de Río Hondo, se distinguen dos sectores bien diferenciados: el Río Salí, que es la subcuenca imbrífera, superior o de alimentación; y el Río Dulce, la subcuenca inferior o de llanura.

La región aloja poblaciones urbanas y rurales, dispersas y concentradas. Conforme a datos censales del año 2010, el total de población relacionada con la Cuenca Salí-Dulce, asciende a más de dos millones y medio de habitantes (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, 2016³).

Se observa, por lo tanto, que la mayor parte de la provincia de Tucumán está comprendida en la cuenca, y que a su vez ésta ocupa sólo el 28% de la extensión total de la misma. Mientras que Santiago del Estero tiene un 23% de su extensión dentro de los límites de la cuenca.

En términos de población, la provincia de Tucumán es la más poblada en la región de la cuenca alta. Siendo que el 96% de su población se asienta en el territorio de la cuenca, el cual muestra usos del suelo intensos y complejos (MEDINA, TORRES ZUCCARDI e POLITI, p. 7), "toda la actividad socioeconómica se concentra y/o está relacionada con el funcionamiento de la cuenca" (CANTER, 2008).

PROCESO DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL DE LA CRSD

El proceso de estructuración territorial en el sector de la cuenca ocupado por la provincia de Tucumán -más específicamente su llanura central-, ha sido determinado en gran medida por el cambio que impuso la llegada del ferrocarril en el año 1876. Este acontecimiento, acentuó el carácter nodal que ya poseía la provincia, mediante la explotación de la caña de azúcar. Así, a lo largo del tiempo, establecimientos industriales, plantaciones y poblaciones, tanto permanentes como campamentos estacionales, se integraron en un patrón de ocupación agroindustrial donde es difícil discernir entre lo rural y lo urbano.

El cambio al nuevo paradigma económico de las ciudades latinoamericanas a mediados de los años '70, en el marco de la reestructuración económica mundial, generó el paso de un modelo de industrialización para la sustitución de importaciones (ISI), hacia un modelo basado en el neoliberalismo. Tanto la discontinuidad de las políticas de planificación territorial y las restricciones urbanísticas impuestas a la industria (CAPUCCIO e MIGNAQUI, 2012), formaron parte de esta transformación económica. Desde entonces, según Axel Borsdorf "se percibe la fuerte influencia de la globalización. La retirada del Estado, la privatización y la desregulación permitieron a los inversores, planificadores y ciudadanos mayores libertades. Todo esto puede ser observado en la estructura de las ciudades" (BORSODORF, 2003, p. 37).

En este marco, el territorio de la CRSD continuó experimentando modificaciones a partir de la profunda crisis que afectó al sector azucarero con el consecuente cierre

3 (<https://www.argentina.gob.ar/ambiente>, 2016)

de los ingenios en 1966 (11 ingenios de 27). La mecanización agraria y la paulatina reconversión de los usos del suelo, cítricos y cultivos no tradicionales, más las industrias metalúrgicas alrededor de los antiguos talleres de la ciudad de Tañi Viejo en la provincia de Tucumán, han sido las causantes de estos cambios estructurales que alimentaron el proceso de deterioro socio-ambiental, manifestado principalmente en el alto nivel de contaminación de las aguas de la cuenca y en la consolidación de la pobreza alrededor de la misma. Proceso que se continuó y sigue manifestándose en la actualidad.

PROBLEMÁTICA SOCIO-AMBIENTAL DE LA REGIÓN DE LA CRSD

Los nuevos usos del suelo, fueron conduciendo a grandes consumos de energía e importantes volúmenes de agua -para riego, industria y consumo humano directo-, además de una gran contaminación que intensifica el proceso de deterioro de los humedales e impone serias restricciones, sobre todo, a las poblaciones ubicadas aguas abajo (Ministerio del Interior de la Nación Argentina⁴).

Entre las actividades que más contaminan se destacan los ingenios que se encuentran situados en la provincia de Tucumán, generadores de gran cantidad de residuos como cachaza y desechos orgánicos, los cuales son arrojados en los cursos de agua contaminando la cuenca y provocando consecuencias negativas en el ecosistema. Estas acciones se agravaron en los últimos años por la producción de biocombustibles derivados de la caña de azúcar, lo que aumentó el residuo de vinaza.

Además, los agricultores y las empresas agrícolas explotan sus tierras en la zona de la CRSD, contaminando mediante el uso de productos químicos como pesticidas y fertilizantes, entre otros. Las empresas citrícolas ubicadas en la provincia de Tucumán exigen grandes cantidades de agua, que luego del proceso es desechada junto con los descartes líquidos y sólidos del producto final. Por su parte, los concesionarios del servicio de aguas y cloacas de las provincias de Tucumán y Santiago del Estero vierten sin tratamiento previo, los líquidos cloacales sobre las aguas de la cuenca. Estos líquidos llevan consigo materia orgánica, bacterias, etc.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente y a datos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación Argentina, son muchas las actividades antrópicas que han afectado y afectan a esta Cuenca. A las actividades económicas y productivas contaminantes, previamente mencionadas, se suman las alteraciones de los regímenes de drenaje, la generación de residuos sólidos urbanos, cloacales y patogénicos, actividad de los frigoríficos, papeleras, textiles, efluentes mineros, entre otras.

4 (<https://www.argentina.gob.ar/interior>)

La calidad de las aguas del Río Salí es impactada por todas estas actividades, a las cuales desde hace al menos una década, se agrega el impacto ambiental negativo por el aumento de las grandes urbanizaciones cerradas en las zonas periféricas y periurbanas (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable), las cuales, siguiendo a Borsdorf (2003), “volvieron a ser atractivas para las clases medias y altas”. Pero que estructuralmente, colaboran con la formación de estructuras de nodos fragmentados en estos sectores periféricos de las ciudades.

Resulta necesario destacar que la situación en la región se agrava en el período de mayor producción, el cual coincide con el de menor caudal de agua de los ríos, que a su vez depende del régimen de precipitaciones. Como consecuencia, las alteraciones que sufre el sistema de la cuenca inciden en forma determinante en la calidad de vida de los pobladores. Esto es demostrable mediante ciertos indicadores sociales, tales como las condiciones de vulnerabilidad socio-territorial que se presentan en sus márgenes.

“Los conflictos mencionados se enmarcan en una gestión ambiental deficiente que no se muestra acorde a la magnitud de los problemas detectados” (MEDINA, TORRES ZUCCARDI; POLITI, 2010, p. 8). Resulta apropiado hacer referencia a la mirada de Milton Santos (1996^a) a cerca del estudio de la organización espacial, dentro de los países subdesarrollados:

Los análisis están, de un modo general, desvinculados de la realidad social como un todo, contentándose frecuentemente con el examen parcelado de micro problemas y con un enfoque donde la sociedad en movimiento está ausente. Un inmenso cuerpo de literatura puede así ser escrito y difundido sin, no obstante, contribuir al conocimiento de la realidad (SANTOS, 1996a, p. 45).

Estas carencias, reflejadas tanto en el campo de las teorías como en el de la gestión, se relacionan directamente con la pluralidad de actores intervinientes y la casi nula comunicación y coordinación que existe entre ellos.

- Actores gubernamentales (administración pública): los gobiernos de las cinco provincias parte de la CRSD, Ministerio del Interior, entre otros.
- Actores sociales: la población residente, poblaciones rurales y poblaciones no residentes, pero afectadas y/o relacionadas con las problemáticas. ONG's vinculadas a la protección del medio ambiente de la CRSD.
- Actores económicos: industrias (frigoríficos, papeleras, etc.), Minera La Alumbrera, citrícolas. Pero también, las empresas que brindan servicios, como la Sociedad Aguas de Tucumán (SAT). Actores técnicos.

Cabe mencionar dado el caso de estudio, que “la gestión de cuencas hídricas presenta desafíos para la planificación urbana y regional en tanto la unidad de intervención, la cuenca, trasciende los límites jurisdiccionales locales, propios de las normativas urbanísticas y de usos del suelo” (CAPUCCIO; MIGNAQUI, 2012).

Por lo tanto, teniendo en cuenta que la cuenca es una unidad regional, previamente a analizar su realidad social, política, económica y ambiental, se torna necesario enmarcarla en una serie de presupuestos alrededor de esta característica principal: la de región. Es decir, pensar a la cuenca como un territorio inclusivo, en donde sociedad y ambiente, se encuentren íntimamente vinculados.

REVISIÓN DEL MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL. EL COMPONENTE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Legal e institucionalmente, los conflictos de la CRSD comienzan a tomar relevancia en el año 1967 con el Tratado Interprovincial sobre la Distribución del Agua entre Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán. Se trata del único convenio que se refiere mediante directivas específicas a la distribución de los caudales regulados por el Embalse de Río Hondo y ha sido fundamental para el posterior desarrollo de distintos tratados.

En el año 2007, el ya mencionado carácter “regional” que posee la CRSD comienza a enmarcarse en el Comité Interjurisdiccional de Cuenca. Por medio de un acta Acuerdo entre las provincias que forman parte, los Ministerios del Interior, de Planificación Federal e Inversión Pública y Servicios y Jefatura de Gabinete de Ministros, el Comité surge como una instancia de cooperación y coordinación entre dichos actores, y el objetivo principal era “acordar y evaluar propuestas de acciones conjuntas o coordinadas para facilitar una gestión eficiente, equitativa y sustentable de las aguas de la Cuenca” (Secretaría de Estado de Medio Ambiente de la provincia de Tucumán⁵).

A los fines de relacionar la problemática ambiental con la participación de la ciudadanía, interesa mencionar que el cronograma del Comité se completaba con la Comisión Técnica y la Unidad del Plan de Gestión Ambiental. Dentro de esta última, desde el año 2009 se comenzaron a realizar tareas específicas desde el Componente de participación social. El mismo implica la necesidad de institucionalizar la participación de los distintos actores involucrados por fuera del ámbito de la administración gubernamental.

Resulta importante tener en cuenta que “las experiencias en casos de gestión de cuencas por medio de la creación de Comité, consejos, etc. arrojan resultados muy

5 (http://sematucuman.gob.ar)

diferentes según se trate de iniciativas con una predominante base participativa o con base burocrática" (MEDINA, TORRES ZUCCARDI; POLITI, 2010, p. 10). En el primer caso se observa que es posible la construcción de procesos organizacionales, ya que responden a una necesidad sentida.

A nivel internacional, "en la actualidad existe un reconocimiento cada vez mayor tanto en la sociedad civil como en los gobiernos, de que el acceso a la información, la participación y la justicia en los temas ambientales son elementos centrales para lograr la protección ambiental y el desarrollo sostenible" (CEPAL, 2013), ya que por un lado el acceso a la información pública favorece la apertura y transparencia en la toma de decisiones, lo cual contribuye a aumentar la eficiencia y eficacia de la regulación ambiental.⁶ Por otro lado, la participación ciudadana, puede ser entendida como un mecanismo para integrar las preocupaciones y el conocimiento de la ciudadanía en las decisiones de políticas públicas que afectan al ambiente. Es decir que, enmarcado en procesos de participación, el individuo se siente más comprometido con la realidad en la que vive. Por su parte, la justicia se torna fundamental a la hora de velar por los derechos de aquellos sectores excluidos de los procesos de toma de decisiones.

Es factible reconocer entonces, que la problemática ambiental se encuentra altamente politizada, gracias a la coalición de diferentes actores e intereses. En este contexto, se puede suponer que una genuina participación ciudadana debería permitir superar los conflictos derivados de la capacidad económica o decisional y la toma de decisiones políticas, articulando a las mismas para obtener una gestión ambiental más eficiente.⁷

De esto se desprenden una serie de interrogantes, que apuntan, sobre todo, a analizar la participación ciudadana como un componente para lograr cohesión entre las políticas públicas y las necesidades de la población: ¿Es posible utilizar a la participación ciudadana como "mediadora" entre ciudadanía y gobierno? Y ¿Podemos hacerlo aún en un marco interjurisdiccional o "regional" como lo es la CRSD?

Para comenzar a responder a estas preguntas, se deben conocer los distintos niveles de involucramiento a través de los que se puede manifestar la participación ciudadana, tales como el de "información", "consulta y debate", y "gestión compartida"

6 El acceso a la información, la participación y la justicia en temas ambientales, han sido mencionados y formulados en los postulados del principio 10 de la Declaración de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

7 Gómez Orea (1994), ejemplifica estos problemas por medio de algunas oposiciones: la contradicción entre conservación y desarrollo, la pugna entre interés público y privado, entre el sector primario y terciario, la mezcla y superposición desordenada de usos, la descoordinación entre organismos públicos del mismo rango y entre distintos niveles administrativos. "El contexto institucional y funcional que influye sobre la Cuenca Salí-Dulce no está exento de las generalizaciones mencionadas por este autor" (MEDINA, TORRES ZUCCARDI e POLITI, 2010)

(Diccionario Crítico de Ciencias Sociales, 2009). Estas instancias pueden asimilarse a grados de participación, desde el máximo grado con el “control ciudadano y el poder delegado”, hasta el mínimo grado, la “No participación”, representada en las instancias de información, terapia y manipulación (CANTER, 2004 en MEDINA, TORRES ZUCCARDI; POLITI, 2010, p. 3).

8. Control Ciudadano	Grados de poder ciudadano
7. Poder Delegado	
6. Asociación	Grados de participación simbólica
5. Apaciguamiento	
4. Consulta	
3. Información	No participación
2. Terapia	
1. Manipulación	

Fuente: Canter, L.W., 1998.

Si consideramos a la participación como un derecho del ciudadano, resulta fundamental que el concepto de ciudadanía sea entendido e interpretado correctamente. Ante esto, cabe preguntarse, tal como lo hace Cunill Grau, “¿qué significa actualmente la construcción de ciudadanía en América Latina?” (CUNILL GRAU, 2004).

Por un lado, técnicamente la ciudadanía podría definirse como una noción multi-semántica y contiene al menos cuatro elementos clave. En primer lugar, se relaciona con el de soberanía; en segundo lugar, reconoce que los ciudadanos son iguales frente a la ley independientemente de su condición económica, social, cultural o territorial; en tercer lugar, reconoce a los ciudadanos como sujetos de derecho frente al Estado; y por último se relaciona con el de participación (SANDOVAL, SANHUEZA; WIL-LINER, 2015).

Desde una perspectiva más amplia, Cunill Grau (2004), plantea que el problema reside en lograr una nueva configuración en la cual coexistan, un Estado eficiente y democrático que ademit a que “los derechos sociales son derechos básicos (tanto como los civiles y los políticos)” y una ciudadanía “arraigada en el compromiso social”, el cual no se logra solamente a través de contribuciones económicas (impuestos), sino que es en este punto, donde cabe explorar cuáles serían los marcos institucionales que estimulen a una mayor responsabilidad con los asuntos públicos y colectivos.

En la actualidad existen numerosos instrumentos tanto regionales como internacionales en materia de acceso a la información ambiental y participación ciudadana. De todos ellos, la Convención de Aarhus⁸ de 1998, es considerada como el instru-

8 Las funciones de secretaría de la Convención de Aarhus están a cargo de la Comisión Europea y son 45 los

mento que más lejos ha llegado en sus funciones ya que se trata de un instrumento regional vinculante, por lo que su aplicabilidad es universal.

En el ámbito nacional, la Ley General del Ambiente n° 25.675, sancionada en 2002, en su primer artículo establece los “presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable”.⁹

REFLEXIONES FINALES

Si bien podemos inferir, tal como lo menciona Di Virgilio (2013), que la participación supone la decisión de un individuo de interactuar con otros en una actividad pública y de evaluar si el esfuerzo realizado es mayor o no, que el beneficio obtenido, se entiende que la participación trasciende a ese acto meramente individual.

La participación ciudadana implica la unión de voluntades, colectivamente, de modo tal, que sea impartida mediante normativas e instituciones, y que se obtenga a través de ella un real empoderamiento de la sociedad civil, dentro de un campo determinado de la gestión de las políticas públicas.

Por todo lo descripto y argumentado anteriormente, es factible considerar que la problemática ambiental de la CRSD, tiene una estrecha vinculación con las falencias en la gestión, la cual no tiene en cuenta su carácter de región y tampoco ofrece espacios de participación ciudadana, o los mismos son escasos.

La gestión ambiental de la CRSD, ha abandonado el componente de participación social alguna vez integrado en la propuesta del Comité de Cuenca, lo cual conduce a revisar que el nivel de participación otorgado a la ciudadanía, no ha sido lo suficientemente integrador. Por otro lado, cabe preguntarse, dados los resultados de dichas intervenciones, si es realmente posible gestionar procesos de involucramiento y participación de la ciudadanía en un territorio gestionado por autoridades con diversidad de competencias.

BIBLIOGRAFÍA

“Ley General del Ambiente”. Ley Nacional N° 25.675. 27. [S.l.]. 2002.

BORSDORE, A. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. **eure**, Santiago de Chile, v. XXIX, n. 86, p. 37-49, Mayo 2003.

países que se han hecho parte de esta.

9 En su artículo n° 16, bajo el título de “Información Ambiental”, la Ley hace referencia al libre acceso a la información: “Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas deberían proporcionar la información que esté relacionada con la calidad ambiental y referidas a las actividades que desarrollan. Todo habitante podrá obtener de las autoridades la información ambiental que administren y que no se encuentre contemplada legalmente como reservada”. También se menciona este tema, en los arts. n° 17 y 18.

CANTER, L. W. **Manual de evaluación de impacto ambiental, técnicas para la elaboración de estudios de impacto ambiental**. Lostarnau Varas : [s.n.], 2008.

CAPUCCIO, S.; MIGNAQUI, I. “**Planificando la Cuenca Matanza Riachuelo. Estrategias de ordenamiento territorial y ambiental en debate**”. [S.l.]. 2012.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2013). “*Acceso a la información, participación y justicia en temas ambientales en América Latina y el Caribe. Situación Actual, perspectivas y ejemplos de buenas prácticas*” (LC/L. 3549/REV.2), Santiago de Chile.

CICCOLELLA, P.; MIGNAQUI, I. Metrópolis latinoamericanas: fragilidad del estado, proyecto hegemónico y demandas ciudadanas. Algunas reflexiones a partir del caso de Buenos Aires. **Cuadernos del CENDES**, Caracas, Venezuela, v. 25, n. 69, p. 47-68, Septiembre-Diciembre 2008.

CUNILL GRAU, N. Balance de la participación ciudadana en las políticas sociales. Propuesta de un marco analítico. In: ZICCARDI, A. **Participación ciudadana y políticas sociales en el ámbito local**. Primera. ed. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, p. 57-76.

DI VIRGILIO, M. Módulo 1: Participación ciudadana y políticas públicas. In: _____ **Participación Ciudadana en la gestión pública**. Séptima. ed. [S.l.]: Banco Inter-Americano de Desarrollo e Instituto Interamericano para el Desarrollo Económico y Social, 2013.

DICCIONARIO Crítico de Ciencias Sociales. [S.l.]: Román Reyes , 2008.

GÓMEZ OREA, D. **Ordenación del territorio: una aproximación desde el medio físico**. Madrid: Instituto Tecnológico Geominero , 1994.

[HTTP://SEMATUCUMAN.GOB.AR](http://sematucuman.gob.ar). **Secretaría de Estado de Medio Ambiente de Tucumán**. Disponivel em: <<http://sematucuman.gob.ar> >.

[HTTPS://WWW.ARGENTINA.GOB.AR/AMBIENTE](https://www.argentina.gob.ar/ambiente). **Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable**, 2016. Disponivel em: <<https://www.argentina.gob.ar/ambiente>>. Acesso em: 2018.

[HTTPS://WWW.ARGENTINA.GOB.AR/INTERIOR](https://www.argentina.gob.ar/interior). **Ministerio del Interior de la Nación Argentina**. Disponivel em: <<https://www.argentina.gob.ar/interior>>. Acesso em: 2016.

INDEC. **Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas..** [S.l.]. 2010.

MEDINA, M. C.; TORRES ZUCCARDI, R. V.; POLITI, A. **Participación ciudadana y sustentabilidad territorial en la Cuenca Salí-Dulce**. San Miguel de Tucumán. 2010.

SANDOVAL, C.; SANHUEZA, A.; WILLINER, A. **“La planificación participativa para lograr un cambio estructural con igualdad. Las estrategias de participación ciudadana en los procesos de participación multiescalar”**. CEPAL. Santiago de Chile. 2015.

SANTOS, M. **De la totalidad al lugar**. Primera. ed. Barcelona: Oikos-tau, 1996a.

ORGANIZACIÓN URBANÍSTICA DE SANTIAGO DEL ESTERO: APORTES DE AXEL BORSDORF

Margarita Fantoni¹

Analizar el proceso fundacional de Santiago del Estero, nos lleva a contextualizar el poblamiento español en el norte argentino, señalando que en esta región no existía la riqueza minera de otras zonas, pero su importancia está marcada por su posición geoestratégica y por la abundante mano de obra dócil que les permitió plantearse nuevas empresas en y desde el Tucumán.

El Tucumán reconoce como una primera entrada al territorio, desde el Virreinato del Perú, a Diego de Almagro y seguidamente a Diego de Rojas. La primera expedición que fundó un asentamiento fue la de Núñez de Prado (1550) con el Barco I, II y III. Posteriormente Francisco de Aguirre, desde la Capitanía General de Chile, traslada o refunda la ciudad del Barco con el nombre de Santiago del Estero (1553). Es este el origen de la fundación de la ciudad de Santiago del Estero y su importancia geopolítico estratégico en el período colonial.

La Gobernación del Tucumán, denominada siglos después Región del NOA, incluía las actuales Provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca, Salta, Jujuy, La Rioja, Córdoba y parte de Bolivia. La unidad regional del NOA reposa en la tradición histórica, el medio geográfico, la semejanza étnica y la evolución socio cultural. Durante más de tres siglos tuvo importancia estratégica en la vida colonial como ruta nodal de comunicación: Potosí-Atlántico y el comercio interregional - Gobernación de Cuyo, Gobernación de Asunción y Buenos Aires; y también con la Capitanía General de Chile. Posteriormente el comercio se verá desarticulado con el surgimiento de los estados nacionales y más tarde con la implementación del modelo agro - exportador.

Fue Santiago del Estero, la primera ciudad estable del Tucumán, desde donde los españoles comenzaron a fundar ciudades con el propósito de comunicar las orillas del Río de la Plata con Lima.

1 Licenciada en Historia. Unse. Ucse. Celular: 3854094822 mail: maritafantoni@gmail.com

Milton Santos sostiene que carecemos de estudios empíricos sobre la urbanización de los países subdesarrollados e incluso considera que se utilizan las variables de análisis de Europa y Estados Unidos (SANTOS, 1996, p. 45) De ahí que tomar contacto con el texto de Axel Borsdorf sobre las ciudades latinoamericanas enriquece el período histórico en proceso de investigación: Los gobiernos conservadores en Santiago del Estero (1870-1930).

Para analizar la evolución de la urbanización de la ciudad de Santiago del Estero, tomaremos los postulados de Axel Borsdorf, quien estudia el desarrollo de las ciudades de América Latina. Así diseña esquemas estructurales de las ciudades en América Latina, identificando fases de urbanización: “En estas etapas, la ciudad cambió desde un cuerpo muy compacto a un perímetro sectorial, desde un organismo polarizado a una ciudad fragmentada” (BORSDORE, 2003, p. 39). Se consideran en el análisis elementos socio-espaciales, como la distribución de las clases sociales; elementos económicos, como comercio, industrias; además, elementos del desarrollo urbano como vivienda social.

Las fases de urbanización consideradas por Borsdorf abarcan desde la época colonial a la modernización. La primera, la época colonial, a la que identifica como ciudad compacta, llega hasta 1820; la segunda, a la que denomina la primera fase de rápida urbanización, se desarrolla entre 1820 y 1920; la tercera, la ciudad sectorial, denominada segunda fase de rápida urbanización, entre 1920 y 1970: la ciudad polarizada. Por último, la fase más reciente del desarrollo urbano en América Latina, desde 1970 hasta la actualidad: la ciudad fragmentada. El análisis se centrará en las dos primeras fases, ya que coinciden con el periodo histórico que investigo.

LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO EN LA ÉPOCA COLONIAL

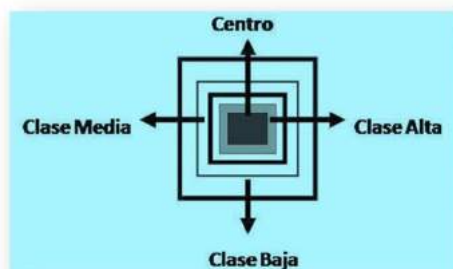
La conquista española se centró en la construcción de ciudades, donde los conquistadores se establecían dando origen a una nueva sociedad. A la vez la ciudad era el centro desde donde se organizaban las nuevas expediciones. Representaban al rey y a la religión, es por eso que las instituciones que se fundan son el Cabildo y la Iglesia. “Así en el lugar que se dejare para la plaza, como el lugar que hubiera la iglesia, como en el orden que tuvieran las calles, porque en los lugares que de nuevo se hacen dado la orden en el comienzo, sin ningún trabajo ni costa quedan ordenados y los otros jamás se ordenan” (BREWER-CARÍAS, 1998). Permanentemente se hace mención a la palabra “orden” como necesaria para el diseño urbanístico de las ciudades, no solo en su origen, ligado al orden con el propósito de disciplinar el espacio, sino con proyección al futuro.

Desde los inicios de la conquista, se fundan y planifican las ciudades según la reglamentación de las “Ordenanzas de Descubrimiento y Población” (WILHELMY; BORSDORE, 1984; BÄHR; MERTINS, 1995). También se evidencia la influencia en las disposiciones del rey de las “instrucciones a Pedrarías Dávila” (1513) sobre la construcción de las ciudades: “Vistas las cosas que para los asientos de los lugares necesarios e escogido el sitio más provechoso [...] habréis de repartir los solares del lugar para hacer casas y estos han de ser repartidos según las calidades de las personas e sean de comienzo dados por orden; por manera que [...] el pueblo parezca ordenado [...]” (BREWER-CARIAS, 1998, p. 22).

La plaza mayor, denominada plaza de armas, constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas. La plaza actuaba como el núcleo de la vida social, es decir que la posición social de los habitantes estaba determinada según la distancia de su casa a dicha plaza. Así se puede ubicar cerca de la plaza a la aristocracia, integrada por las familias de los conquistadores, los funcionarios reales, los encomenderos y los grandes hacendados. En un segundo nivel se sitúa la clase media, compuesta por comerciantes y artesanos. Y en un círculo periférico habitaban los indios y mestizos. Se demuestra con esta estructuración una fuerte centralización como también una estructuración socio-espacial característica de la ciudad colonial de América Latina.

Podemos señalar que la ciudad colonial se orientaba hacia un solo centro, que era la plaza. Su desarrollo era lento, supeditado al crecimiento natural, y dependía de los recursos que se explotaban. Esto va a determinar que la mayoría de las ciudades latinoamericanas fueron “apenas algo más que aldeas: plaza, catedral, casa del gobernador, ejido” (PETRONE, 2009, p. 4).

Imagen 30: Damero: centro-periferia.



Fuente: Axel Borsdorf

El modelo de cuadrícula o damero permitió el reparto de tierras entre los fundadores y primeros pobladores, y dejó abierta la posibilidad de crecimiento para atender a las necesidades futuras de los habitantes de la ciudad. La ciudad de Santiago del Estero durante los siglos XVII y XVIII tuvo la “fisonomía de un lugar de reposo y

abastecimiento durante los largos viajes de las tropas de carretas hacia el Alto Perú” (TASSO, 1984, p. 10).

El historiador santiaguense Néstor Achával sostiene que al llegar Juan Núñez del Prado a tierras donde asentaría la ciudad, a las márgenes del río Dulce, “procedió a designar los miembros del cabildo, repartiendo solares y construyendo defensas” (1993, p. 40). Sin duda, para ubicar una ciudad buscaban una zona estratégica. En este caso el lugar elegido tenía como contrapartida el hecho de verse afectado por innumerables inundaciones, como la de 1628, que es relatada por el gobernador Felipe de Albornoz: “Luego que llegué a esta ciudad, que fue por fines de agosto de 1627, fueron las inundaciones de su río tan grande que se llevó una gran parte de esta ciudad, rompiendo los reparos antiguos y uno moderno que con acuerdo del Cabildo y de mi orden se hizo” (TASSO, 1984, p. 26). Lo cierto es que, producto de esta inundación, se destruyeron treinta y cuatro casas, entre las que se cuentan las casas reales y el templo de Nuestra Señora de la Merced.

Es decir, la ubicación de la ciudad fue aledaña al río el que fue significativo porque aportó una acequia para el riego; “llamada acequia principal o acequia matriz, será durante cuatro siglos un elemento importantísimo en la vida de la ciudad, ya que no solo servía para riego –o para bañarse, según informan las Actas Capitulares–” (TASSO, 1984, p. 9).

Con respecto al cabildo santiaguense, ubicado frente a la plaza central de la ciudad, Orestes Di Lullo (1991) considera que esta edificación se mantuvo, casi en ruinas, hasta 1810. Lo describe como un edificio que tenía en la parte de adelante y la de atrás corredores sostenidos por pilares de madera de quebracho o de algarrobo. En la planta baja, frente a la plaza, se abría un zaguán y a la derecha se encontraba la Sala Capitular y hacia la izquierda un pequeño cuarto con escalera de acceso a los altos, el que era utilizado por el carcelero y presos, es decir, destinado como calabozo y cárcel. Los pisos eran de ladrillos; las puertas y ventanas, de madera de algarrobo con rejas de hierro. Es éste un ejemplo de la construcción colonial santiaguense.

El cabildo es, por un lado, la base en que se asentaba la ciudad y, por otro, es una de las instituciones más significativas como órgano político administrativo, a la vez que es una corporación eficaz de mecanismo de representación de las elites locales.

El frente del cabildo, que mira hacia la plaza, tenía dos plantas y formando ángulo recto con la fachada se extendían una serie de aposentos pertenecientes también al edificio principal, pero que servían de vivienda a funcionarios o particulares. Este cuerpo de aposentos era de una sola planta, techado de tejas como los altos del cabildo, sobre un cañizo cubierto de barro (ACHÁVAL, 1993, p. 222).

Dentro de la estructura de la ciudad, un elemento urbano fundamental es la plaza, que cumplía una doble función: servir como punto generador de esquema vial y

actuar como sede de las instituciones civiles y eclesiásticas, albergando a edificios de ambos poderes: palacio de gobierno, cabildo y catedral.

En torno a ella se concentraba el mayor porcentaje de población española, que decrecía hacia la periferia, sustituida por la mestiza, y desaparecía con los barrios indios, que se situaban en un área intermedia entre el espacio urbano y el rural. Para Borsdorf “la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal” (BORSORF, 2003, p. 40).

Rodeando a la plaza también se ubica el templo, al que se le otorgaba una mayor parcela (hasta una manzana en algunos casos) con el propósito de jerarquizarla. En la trama urbana, en algunos lugares de América Latina, lo usual era que la iglesia presentara una fachada dominante hacia un atrio y eventualmente una cara lateral. La tendencia era a “ocupar todo un frente de la plaza mayor con la iglesia colocada en sentido longitudinal” (GUTIÉRREZ, 1984, p. 1).

Con respecto a la iglesia catedral de Santiago del Estero, es la más antigua de la Argentina. Fue la primera sede episcopal creada por la bula *Super Specula Militantis Ecclesiae*, otorgada por el Papa Pío V el 14 de mayo de 1570. La construcción del edificio se inició en 1591, tenía una nave con corredores a ambos lados, techo de tejería y tierra apisonada. Esta edificación duró hasta el año 1601. En 1611 se levantó otra en el mismo sitio, con tres naves y, en su interior, trabajos de madera de nogal y cedro. Lamentablemente, el 5 de julio de 1615 se incendió.

Dos años después, el 30 de enero de 1617, se inauguró la nueva catedral, la que se vio afectada por sucesivas inundaciones provocadas por desbordes del río Dulce en 1627 y 1667, hasta que en 1677 fue devastada por el agua. Posteriormente, se levantó por cuarta vez la catedral en 1686. Este edificio fue dañado por el terremoto de 1817. La quinta construcción, realizada por Nicolás y Agustín Cánepa, fue inaugurada el 13 de enero de 1877, durante el gobierno del presbítero José Baltasar Olaechea.

El terremoto del 4 de julio de 1817, con replicas hasta el día 11, no solo afectó a la catedral sino a toda la ciudad. Según relatan las actas capitulares, “ha causado el terremoto del día 4 del que rige los más espantosos estragos en la jurisdicción, así al norte de esta ciudad hasta desplomarse las iglesias, destruirse los edificios de los particulares, abrirse en grietas la tierra haciendo explosión de piedras y agua en más de 25 leguas, habiendo dejado todo este pueblo ruinoso en lo material” (TASSO, 1984, p. 38).

Como consecuencia del sismo, en 1818 en pleno período independentista, se anuncia un plan de ordenamiento urbano. Las medidas tenían el propósito de reorganizar la ciudad y mejorar la calidad de vida de los vecinos. Así las Actas Capitulares,

dirigiéndose al “Ilustre y benemérito vecindario”, expresan que “Todo individuo que posea un solar descubierto en las calles principales del pueblo, procederá inmediatamente a edificarlo, o cerrarlo con pared, según lo tuviese por conveniente” si no lo podían hacer debían vender parte del terreno para cubrir el costo de cercarlo, colocar las veredas de ladrillo. Determinan también que “Este gobierno nombrará un sujeto de su confianza para que cele la limpieza de las veredas y exija la multa impuesta, que se invertirá en el costo de sacar las basuras. El mismo celará la construcción de las veredas, y cobrará los 4 pesos al que diese lugar para ponerlos en la cuenta del gobierno”. (Revista del Archivo, Tomo V, N° 11, 1927, pág. 52 y ss).

Borsdorf señala como condiciones básicas de la formación de la ciudad colonial su orientación hacia un solo centro que sería la plaza, y con respecto a cómo se fue organizando su desarrollo nos habla de “un desarrollo lento, causado por el crecimiento natural, una orientación económica de la colonia basada en la explotación de los recursos naturales y una sociedad estable pre industrial colonial (2003, p. 40).

De ahí que podemos señalar que una vez concluida la etapa fundacional se organizaron extensas haciendas con mano de obra aborígen. Esta tarea de conquista y colonización española con la consecuente apropiación del espacio de los pobladores autóctonos, fue concebida así desde un principio; en este sentido, Diego Fernández, en su “Historia del Perú” al referirse al asentamiento en la región mesopotámica santiagueña sostiene que es una zona muy poblada y que ésta era su única riqueza, sumado a que eran sedentarios, con un desarrollo agrario alto y una marcada organización sociopolítico. (TOGO, 2009).

La región del Tucumán no era comparable con la de Potosí en cuanto a la extracción de metales; sin embargo, en las sucesivas fundaciones en la región los conquistadores persistían en la búsqueda de metales. Cuando finalmente debieron aceptar la realidad, las bases del Tucumán ya estaban asentadas y Santiago del Estero era el centro desde donde se irradiaba el proceso de conformación de la Región del Noroeste Argentino.

Corría el Siglo XVI y la conquista española comandada por Juan Núñez de Prado y luego con Francisco de Aguirre, introdujeron restricciones legales que iniciaron la desestructuración de las sociedades aborígenes debido a que se les restringió el derecho a sus tierras, se los encomendó a un conquistador, se los obligó a vivir en reducciones o en las ciudades coloniales para cumplir con servicios.

Fue así como los conquistadores imprimieron en la colonia las marcadas diferencias y los patrones culturales que reflejaban el estrato superior al que siempre quisieron pertenecer, pero al que sólo en América, como elite conquistadora pudieron acceder. (TANDETER, 2000).

Una de las relaciones más complejas, sin llegar a ser un enfrentamiento, que se percibían casi permanentemente en aquellos tiempos fundacionales y en los inmediatamente posteriores, que se presentaron en nuestro territorio fue entre las autoridades políticas y las órdenes religiosas, entre la autoridad eclesiástica y la secular. Esto generalmente se debía a las reiteradas denuncias que hacía el clero por la situación de servidumbre a la que fueron sometidos los aborígenes.

Por otra parte, las encomiendas eran uno de los principales motivos de litigio permanente entre los conquistadores. La tierra era un bien indispensable, pero relativizado por la necesidad de mano de obra y mercados próximos.

En las primeras décadas del siglo XVII se percibe una firme consolidación de la estructura poblacional hispana en el Tucumán fruto del esfuerzo de la que denominamos “Madre de Ciudades”. Poco a poco, las ciudades ven su tejido urbano más completo. En cada una de ellas hay un grupo de vecinos orgullosos de la participación de sus antepasados en las fundaciones; ellos manejaban los cabildos y elaboran redes económicas. Por debajo de este estrato se encuentran los blancos o mestizos propietarios de estancias más modestas y artesanos. Finalmente, los indios, los esclavos negros y las castas resultantes de las uniones interétnicas también van configurando el universo de la sociedad colonial regional (Luna, 1998) y por ende la santiagueña.

Difícil sería eludir la enorme importancia de la Iglesia en la progresiva conquista y colonización. La Iglesia posibilitó de alguna manera legalizar la conquista, sin embargo, imbuida en dicho proceso contribuyó a leyes proteccionistas, -en la región la promulgación de la ordenanza de protección al aborigen de Abreu, las de Alfaro-, y la prohibición de la esclavitud. A pesar de estas ordenanzas, los indígenas continuaron siendo explotados.

Toda referencia a los fundadores de Santiago del Estero implica evocar la titánica tarea que significó para los españoles “sentar sus reales” en este territorio sobre la base de una población aborigen sometida y transculturada. Hay por ende que remarcar que también los aborígenes forman parte de esta historia; integrados a la sociedad blanca, desestructuradas sus comunidades y su economía, conservaron costumbres y tradiciones encubiertas que se fueron transmitiendo a los conquistadores o más bien, a sus descendientes.

Es vital rescatar la centralidad de Santiago del Estero en el proceso fundacional del norte argentino. Contribuyó a la conquista y colonización de la región, tal como lo podemos inferir del planteo del Licenciado Pedro de la Gasca con su proyecto de “abrir puertas a la tierra”, de ahí que, consolidar la gobernación del Tucumán era fundamental para concretar el proyecto de conexión con España.

Santiago del Estero, como proyecto geopolítico y económico es el espacio, desde donde se continúa la conquista, desde donde se provee de mano de obra al circuito

de la plata de Potosí (Bolivia) o el mercurio de la Cordillera (Chile), minerales que se complementan para lograr la pureza de la primera, pero que dividían los intereses de Chile (Aguirre) y Perú (Núñez de Prado). Más allá de los enfrentamientos que se debaten en los tribunales de entonces, el resultado fue el desarraigo de la población, la desestructuración de la unidad familiar, y en definitiva el exterminio de los indígenas. Además la burguesía española, a través de las nuevas familias que se originaron, fundaron las bases de la sociedad colonial asentada en la ciudad de Santiago del Estero y como lo sostiene Milton Santos “No hay una sociedad en general, sino que una sociedad existe siempre bajo un aspecto histórico diferenciado”. (SANTOS, 1996, p. 20).

PRIMERA FASE DE DESARROLLO URBANÍSTICO

La fase de rápida urbanización (1820-1920), a la que Axel Borsdorf denomina la ciudad sectorial, coincide temporalmente con el período independentista que produjo cambios políticos, económicos y modificaciones urbanísticas en la ciudad. Poco después de la independencia, las ciudades, que en el período colonial eran espacio político-administrativo y comercial, pierden importancia por sobre las estancias, haciendas y plantaciones, las que serán las “matrices del orden oligárquico”, que “se impusieron sobre las ciudades” (Petrone, 2009:3).

Es este el caso de la ciudad de Santiago del Estero, podemos notar la transformación urbanística que se dio durante este período. En 1825 el capitán Andrews recorre el camino del comercio entre el Río de la Plata y Perú. A su llegada a Santiago del Estero, describe a la ciudad como pequeña en comparación con Córdoba, y destaca el tráfico comercial del que el gobierno obtiene las principales rentas, ya que se cobran derechos de tránsito de los productos comerciados con las provincias del Alto Perú. Con respecto al estado en que se encontraba la ciudad, cuenta Andrews: “Tomé la resolución de dar un paseo por esta olvidada ciudad y sus alrededores. Apenas conserva rastros de su antigua riqueza y consideración: la Catedral, aunque bello edificio, encuéntrase en un lamentable estado y casas pueden verse en algunas calles cuyos frentes se hallan adornados con pilares de cedro y caoba ricamente labrados. Todo habla de un rico estado floreciente que fue (TASSO, 1984, p. 43).

Por su parte Thomas Page, encargado de evaluar la navegabilidad de los ríos en 1855, relata: “Santiago del Estero tiene alrededor de cinco mil habitantes. Tiene un aspecto decadente. Casas desiertas y arruinadas y calles silenciosas, solo ofrecen el agradable ánimo del comercio con la periódica llegada o partida de tropas de carretas” (TASSO, 1984, p. 44-45). Detalla la construcción de las casas de “tapias” (enormes adobes, de muchos pies de largo por dos o tres de espesor). Sin embargo, ese

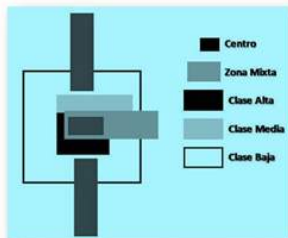
material era efímero por la fuerte impregnación de salitre. La casa de gobierno estaba construida de ladrillos. Además, describe que importantes familias tenían quintas que rodeaban a la ciudad.

La descripción de los viajeros nos permite conocer cómo era la ciudad de Santiago del Estero en esta etapa. Hacia 1858 Pablo Montegazza lamenta la pobreza edilicia, describe la ciudad con las calles desiertas y casas de barro empobrecidas. Por su parte Germán Burmeister, en 1860 describe a la ciudad de igual manera y sostiene que la población es pobre, exceptuando algunas familias. En este proceso al que denominaremos pre-estatal se organiza la provincia de Santiago del Estero, su economía era exigua, pero se estaban gestando cambios muy significativos con la agricultura para lo que se hizo necesario la construcción de canales, acequias y diques para controlar el riego; y el ingreso del ferrocarril que integraría a la provincia al mercado nacional.

Hacia finales del siglo XIX, cuando se inicia el proceso de consolidación de los Estados latinoamericanos, retornó la impronta del mundo urbano, y se produjo la centralización política ligada con la inserción de las economías regionales al mercado mundial. Este nuevo orden va a determinar funciones tanto administrativas como obras de infraestructura necesarias en una economía de expansión, imprimiéndoles nuevas fisonomías a las ciudades, más aún con la llegada de los inmigrantes, los cuales aportaron modas urbanísticas. De Europa provenían “las modas urbanísticas, como el boulevard francés de la época de Haussmann, denominada alameda, paseo o prado, y la villa europea” (BORSDDORF, 2003, p. 41). Es decir que las reformas de Haussmann en París inspiraron esos cambios. Lo que nos lleva a recuperar lo que sostiene Milton Santos que “la organización local de la sociedad y del espacio reproduce el orden internacional” (SANTOS, 1996, p. 23).

En el desarrollo de esta fase, la sectorial, se rompe la estructura circular de la ciudad colonial. “En este proceso confluyen la expansión lineal del centro, que pasa de ser un centro administrativo (en la época colonial) a un centro comercial, el crecimiento lineal de los barrios altos con villas modernas orientadas a amplios paseos, prados o alamedas, y el sector ferroviario”. (BORSDDORF, 2003, p. 42). De esta manera las ciudades se conectan con otras del resto del país.

Imagen 31: Estructuración lineal



Fuente: Axel Borsdorf

Los ferrocarriles rompieron el patrón de poblamiento dependiente de las aguas y el riego, y lo sustituyen por el asentamiento lineal consagrado a la explotación forestal, cuya subsistencia era asegurada por el ferrocarril, que a la vez que extraía la producción, aportaba el agua y los demás bienes necesarios para la población.

Lo cierto es que, al finalizar el gobierno de los Taboada, en el aspecto económico, “vendrán el ciclo efímero del azúcar, el ferrocarril y sus incumplidas promesas, pero también un estilo de inversión y de gasto distinto de los anteriores, que devienen en una organización comunal más preocupada por los adelantos y el progreso, impulsados por los objetivos de ligarnos a Europa, que promovió la generación del 80” (TASSO, 1984, p. 12). Es decir que el ideal progresista que comenzaba a vivir el país, por la llegada de los inmigrantes, se hace palpable en la ciudad de Santiago del Estero a través de propuestas de gobiernos como por ejemplo el de Absalón Rojas que dio un gran impulso a la urbanización de la ciudad y el de Sofanor de la Silva con la entrada del ferrocarril a la capital de la provincia.

Hacia fines del siglo XIX, un 70% de la provincia estaba cubierta de bosques, alrededor de 107922 km² dentro de su total de 145670 km², y constituían la décima parte de la superficie forestal de toda la República Argentina. Esta situación, esencialmente forestal, contrastaba con la realidad agraria consignada por el Ing. Olaechea y Alcorta (1907), quien relataba que solo había cultivadas 45 174 hectáreas de cereales, 1203 de árboles frutales, 9.804 de alfalfa, 1912 de caña de azúcar, 283 de viña, 148 de algodón y 754 de alfalfa en 9334 propiedades agrícolas empadronadas. Los campos ganaderos conservaban aún los rastros de su antigua prosperidad con 591 382 cabezas vacunas, 111 947 caballares, 38 501 porcinas, y menores proporciones de otras especies.

Tradicionalmente, la economía santiagueña se basaba en la explotación agroganadera favorecida por la zona de bañados y sementeras naturales a orillas del río Dulce. Prosperaban las estancias como centros productivos y sus pasturas naturales, favorecidas por las bondades climáticas, para la internada de vacunos, caballares y mulares, se vendían en las ferias salteñas del norte. Si bien sus producciones primarias servían al mercado interno con algunos intercambios comerciales al litoral y provincias vecinas, entre 1880 y 1900 estas actividades alcanzaron mayor impulso en un proceso de sostenido crecimiento. En esta época se establecen los ingenios azucareros, las antiguas atahonas se transforman en modernos molinos de vapor e hidráulicos, existen curtiembres y viñedos productores de vinos regionales, y, además, algunas artesanías tradicionales subsistentes de su antiguo esplendor textil. El desarrollo de la economía favoreció el crecimiento urbano de la ciudad de Santiago del Estero.

En el censo de 1895 registra que casi el 90% de la población estaba radicada en la zona rural; eso se evidencia por ejemplo en las características de las viviendas: el 87% eran ranchos de adobe; el 5,41%, casillas hechas de madera; 7,68%, casas de la-

drillos; y un 0,23%, departamentos de ladrillo. Santiago del Estero registraba 261 678 habitantes, según los datos proporcionados en el Tercer Censo Nacional de 1914, es decir, ocupaba el séptimo lugar. Esto demuestra que había disminuido la población, porque en el censo de 1869 ocupaba el tercer puesto. Entre las causas que explican este descenso se puede señalar el apogeo que iban tomando las provincias del Litoral y su incremento poblacional debido a la inmigración y a la posibilidad de mejoras laborales, algunos volvían tras el éxito momentáneo y otros se desarraigaban para siempre.

Después de la década del 80, con el ingreso de las tres vías ferroviarias que atraviesan la provincia, que se construyeron en menos de veinte años, la selva es horadada por el hacha del obraje y la economía se encamina a la monoproducción de leña, postes, durmientes, varillas para alambrados, carbón y todos sus derivados, que se destinan al tendido de vías y abastecen las necesidades energéticas o complementarias del servicio ferroviario, abaratan costos, y prescinden de la importación del carbón mineral usado en Europa. Santiago del Estero será en poco tiempo la proveedora de todas las empresas férreas del país y la base de formación y mantenimiento del sistema nacional, periódicamente renovado con durmientes santiagueños: “Con el ferrocarril vino el abandono de las tareas agrarias, sus pasturas, sembradíos y artesanías” (ALÉN LASCANO, 1997, p. 62-63).

Desde entonces desaparece la tradición agroganadera-artesanal santiagueña, pues toda la actividad económica se redujo a la extracción forestal, exhaustiva, aniquilante del suelo y el medio, con altos beneficios materiales trasladados o reinvertidos en otros centros financieros, metropolitanos o extranjeros. Tampoco alcanzó a incidir la inmigración ni hubo definidos propósitos colonizadores. Muy tardíamente, alrededor de 1911 se estableció la primera colonia agrícola con un núcleo inicial de trescientas familias israelitas. En Santiago del Estero no hubo otros arraigos de colonización extranjera organizada, salvo los asentamientos espontáneos de grupos españoles, italianos, franceses en menor medida, y después de la Primera Guerra Mundial, de los sirio-libaneses. Los primeros adquirieron tierras aledañas a la capital de la provincia, los últimos se dedicaron al comercio minorista en zonas rurales, pero no operaron transformaciones económicas importantes, ni ampliaron como era necesario el valor o la superficie de las exportaciones agrícolas santiagueñas.

EVOLUCIÓN URBANÍSTICA DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DEL ESTERO.

Eran épocas de gobiernos conservadores. La ciudad crecía y era necesario planificar y controlar su crecimiento. El plan de edificación fue considerado un instrumento

a través del cual la ciudad debía ser modernizada. Se inicia así el camino a la modernización de la ciudad.

El proceso de modernización² y urbanización de la ciudad de Santiago del Estero fue la manera que tuvo la elite de exponer, en otro nivel, el de la construcción de objetos que se exhiben, su acceso al poder. Su acceso al mundo urbano, moderno.

Santiago del Estero no fue la excepción; la burguesía fue la que no dudó en desplegar una amplia trama de estrategias de inversión para ocupar espacios públicos y privados que impulsaran sus intereses particulares, fundamentalmente a partir de la permanencia de redes familiares. Esta elite gobernante propició políticas públicas, según la modalidad de intervención del estado, influyendo en la interpretación que la sociedad hace de su ciudad, con el objeto de revelarla moderna³.

Así, se promovieron políticas públicas tendientes a mostrar el cambio urbanístico en la ciudad. Sin duda, fue la tierra pública el sujeto privilegiado de la gestión de gobierno por la venta de las mismas con la llegada del ferrocarril. La ocupación de las tierras y el destino de su producción, sentaron las condiciones para un complejo entramado de intereses de un sinnúmero de actores sociales y de capitales nacionales y extranjeros.

A lo largo de este período, la provincia experimenta un crecimiento económico, que afecta a los distintos sectores introduciendo nuevos comportamientos y actitudes. Ese crecimiento viene impulsado básicamente por la explotación forestal, que actúa como motor del desarrollo económico que tiene la provincia durante estos años y que es, por lo tanto, el elemento dinamizador de este proceso de modernización.

Sin duda, para hablar del desarrollo urbanístico de Santiago del Estero se hace necesario tener en cuenta dos aspectos: el primero, la vinculación de los políticos santiagueños y sus redes familiares con los distintos presidentes del régimen imperante, que les facilitó aprobar empréstitos y subsidios para las obras que deseaban concretar; y, en segundo lugar, la posibilidad de obtener recursos económicos a través de capitales derivados de la explotación forestal.

El puntapié inicial lo dio Absalón Rojas cuando en 1886, desde una visión progresista, pretendió organizar el ejido municipal. La ciudad se vio transformada con nuevas plazas públicas, escuelas y se nombraron numerosas calles. Lorenzo Fazio

2 El concepto de modernización fue históricamente analizado por Gino Germani quien define a la modernización a partir de una serie de pautas relativas a la población, urbanización, cambios en las estructuras sociales y culturales. Para este análisis Adrian Gorelik se refiere a la modernización como el proceso de transformación del mundo donde la sociedad "son tanto los sujetos como los objetos de la modernización...con el poder para cambiar el mundo que los está cambiando a ellos".

3 El proceso de urbanización de la ciudad de Santiago del Estero es abordado a partir del análisis de las categorías "transformación del espacio habitado" y el aporte de "modelos urbanos", donde los procesos económicos y de planificación del espacio estaban fuertemente dirigidos por el Estado.

(1889) consideraba que la transformación de la ciudad de Santiago del Estero es fruto de las políticas aplicadas durante el gobierno de Absalón Rojas con el propósito de ordenarla urbanísticamente.

Santiago del Estero, hacia 1880, se fortalece y aún más se extiende sobrepasando la acequia hacia “el oeste por las calles Sarmiento y San Martín, sin perder esa zona su aspecto rural y el tejido abierto, con grandes vacíos intersticiales, que irán rellenándose lentamente con la instalación del ferrocarril en 1884, el último elemento estructurante de ese período” (LEGNAME, 1991, p. 3). Es decir que las acciones generadas en el gobierno de Absalón Rojas producen transformación de la imagen de la ciudad, debido al ordenamiento urbano a través de nuevas infraestructuras que contribuyeron al mejoramiento del paisaje urbano y sobre todo a la calidad de vida en la ciudad.

Todo el progreso estuvo acompañado de otros adelantos, como la legislación del ejido municipal, la nomenclatura y pavimentación de sus calles y además del plano topográfico y su correspondiente demarcación. El 6 de diciembre de 1887 se promulga una ley por la que se delimita el nuevo territorio de la ciudad, y un año más tarde el ingeniero Tulio Rusca elabora el plano donde se muestran tres áreas definidas, una destinada a edificios, la segunda a quintas y la tercera a chacras. Esta es una organización concéntrica en torno a la ciudad.

El nuevo trazado, de forma alargada y estructura lineal, que tiene como eje la avenida Belgrano, demuestra que la ciudad tenía más habitantes y estaba organizada con características de una ciudad “moderna”, con cuatro avenidas que delimitaban la zona urbana y con plazas en zonas cercanas a las nuevas escuelas. Las calles fueron empedradas, señaladas y numeradas; sumado a esto, se cuenta con luz eléctrica que ilumina las calles con faroles que cuelgan de grandes arcos metálicos que cruzan de vereda a vereda.

Cumplido el ciclo de Absalón Rojas, las acciones sobre la ciudad se han definido. Puede decirse que Santiago es una ciudad, y en adelante las intervenciones que sobre ésta se realicen se orientarán a reforzar en uno u otro aspecto la condición de urbanidad de la comunidad que la habita, el nivel de servicios que la ciudad ofrece, su “ser ciudad” (LEGNAME, 1991, p. 3).

En la estructura lineal de la ciudad, a lo largo de la acequia matriz o Belgrano, se construyen en esta etapa edificios como la catedral y la casa de Gobierno, obra de los arquitectos italianos Cánepa. La plaza sigue siendo el centro de la ciudad, rodeada por los edificios públicos más importantes. En el centro de la plaza había una columna blanca de argamasa en muy mal estado, que conmemoraba la libertad.

Un aspecto determinante en la organización de la ciudad es la ley de creación de la municipalidad. Durante el gobierno de Absalón Rojas, por ley provincial del 12 de fe-

brero de 1881, la Sala de Representantes de la Provincia sanciona la institucionalización del municipio. En el artículo 1º se establece para la capital un cuerpo municipal, que tiene como límites los del departamento capital. La ciudad había cambiado su aspecto, abandonando el estado primitivo que tenía. Lorenzo Fazio en sus Memorias descriptivas, detalla la apariencia que había adquirido la ciudad bajo la gobernación de Absalón Rojas: “Quien haya conocido Santiago seis años ha, cuando el valor de las casas, los sitios, las quintas, representaban la décima parte de los valores actuales; cuando una pobre ranchería formaba la cornisa del pueblo; cuando en ninguna o casi ninguna de nuestras calles se observaba un síntoma de actividad edificadora, no necesita sino recorrer, como quien pasea, las orillas de la ciudad, en una tarde cualquiera de este año venturoso de 1888, para apercibirse de que una nueva Santiago, una Santiago “neustadt” se va levantando al lado de la vieja Santiago” (FAZIO, 1889, p. 541).

La construcción urbanística alargada, siguiendo la acequia principal, hoy avenida Belgrano, pierde el aspecto campestre de quinta, para asumir la fisonomía propia de los bulevares. Se habían duplicado y extendido las calles. Si bien ya existía un mercado, se estaba construyendo otro, como también cuatro escuelas gemelas. El 6 de febrero de 1889 se inaugura lo que se denomina un firme elemento para el progreso: la luz eléctrica.

El 6 de diciembre de 1887 se aprueba el ordenamiento urbano y edificación, según el cual se dividirá el área de influencia de la ciudad en tres sectores: el primero para edificios públicos y privados, comprendido entre lo que es hoy al norte el barrio Sargento Cabral, al oeste la avenida Colón, al este el barrio Parque Aguirre y al sur los barrios Cabildo, Juramento y Tradición; un segundo sector, al sur, para las fincas a partir de las actuales calles Juncal y Suárez hasta Solís, y al oeste la avenida Aguirre; y un tercer sector, periférico a los anteriores, para chacras. Podríamos decir que había zonas que, estando hoy a diez o quince cuadras del centro mismo de la ciudad, eran consideradas como alejadas e incluso peligrosas.

A fines del siglo XIX y comienzos del XX, la presencia en el sector de la estación de trenes había otorgado un cierto progreso a los predios circundantes, comprendidos entre Roca, Rivadavia, Colón y Libertad. Algunas construcciones comenzaron a establecerse en medio de un paisaje bastante desolado, por lo que cruzaban en forma permanente carros y jinetes.

Lo cierto es que, tal como lo expresa Alberto Tasso, Santiago del Estero evidencia un crecimiento desordenado: “[...] ciertamente, la ciudad era más extensa, y estaba contornada por barrios ya bastante poblados en que se entremezclan lo rural y lo urbano, en una simbiosis que es particularmente santiagueña” (1984, p. 13).

Durante el gobierno de Dámaso Palacio, en 1899, se suprimió la intendencia, por razones de austeridad. Recién en 1904, con el gobernador Barraza, se creó la municipalidad y se la organizó institucionalmente y se designó intendente a Andrés Figueroa. Este intendente comenzó su gestión el 1 de abril del mismo año y dejó inaugurado el período ordinario de sesiones del primer Concejo Deliberante.

Comienza así una etapa de urbanización de la ciudad, con construcciones arquitectónicas importantes. Se delimita el centro de la ciudad con cuatro avenidas de veinte metros de ancho, las actuales Rivadavia, Alsina, Roca y Moreno, y se mejoran las calles existentes en el interior de su perímetro.

Otros elementos a tener en cuenta en la ocupación del espacio: al noroeste de la ciudad, se edificó en 1907 el matadero, junto con el edificio de Aguas Corrientes. En 1903 se organiza y planta el parque Aguirre, al que se le agregan rejas cinco años después. Así este espacio cobra mucha importancia para la sociedad de la época: “La apropiación del parque (Aguirre) –que, a manera de los jardines franceses de Luxemburgo, tiene rejas– por la elite santiagueña, que lo ha convertido no solo en lugar de paseo sino en la sede del Parque Club, con un elegante edificio para reuniones y canchas de tenis, sofisticación introducida desde Inglaterra” (LEGNAME, 1991).

Milton Santos considera que el espacio es una de las temáticas más analizadas: “La casa, el lugar del trabajo, los puntos de encuentro, los caminos que unen esos puntos, son igualmente elementos pasivos que condicionan la actividad de los hombres y rigen la práctica social” (SANTOS, 1996, p. 28). En esta ciudad el lugar de encuentro de la sociedad santiagueña era la plaza principal; tanto durante el período colonial como también en el de rápida urbanización. Paulatinamente la sociedad fue apropiándose del Parque Aguirre, pero el punto de unión de la ciudad siguió siendo la plaza central.

Es relevante para una ciudad la promoción de los servicios públicos, en tanto contribuyen a su transformación espacial. La red de agua corriente domiciliar se inauguró en 1904, y se completó este adelanto de los servicios cuando en 1913 se habilitó el servicio de cloacas. También se terminaron de construir canales de riego. (LASCANO, 1992).

Dentro de las normas de higiene, se estableció un servicio de agua, mediante carros, para el llenado de aljibes y tanques. El mercado Armonía, en el mismo lugar del actual, fue el centro comercial de los productos de fincas y chacras. Se trasladó el cementerio a su presente emplazamiento y se inauguró el Hospital de la Caridad. También como consecuencia de una epidemia de cólera se creó la Cruz Roja y se construyó el Hospital Mixto.

Otra referencia importante fueron las políticas derivadas de las escuelas positivistas e higienistas. Las epidemias surgidas indicaron que “la ciudad era un espacio

colectivo y que ni las clases propietarias estaban a salvo de esas epidemias en ámbitos insalubres. De allí que se impusieran obras de alcantarillado, apertura de calles, avenidas, bulevares, iluminación y aireamiento por medio de espacios verdes” (RAMA, 2009, p. 5). Por ello, estos gobernantes promovieron políticas públicas de urbanización, enmarcadas en esta ideología.

En síntesis, a finales del siglo XIX Santiago del Estero está integrada al sistema nacional de la red ferroviaria; la provincia será atravesada por el ferrocarril Central Argentino, el Central Norte Argentino y el Central Córdoba. Asimismo, se inicia una reestructuración urbana (edificios de administración estatal, plazas, parque, casas con nuevas fisonomías) animada por la elite gobernante.

REFLEXIONES FINALES

Los aportes de Borsdorf para analizar el proceso de urbanización de la ciudad de Santiago del Estero fueron muy significativos porque me permitieron recuperar los orígenes – la fundación de la ciudad- y el periodo de mayor desarrollo urbanístico -1870-1920- de comienzos del siglo XX. Es decir, siguiendo al autor: la ciudad compacta y la ciudad lineal.

Así en la primera fase el espacio que ocupa la ciudad es de vital importancia porque esta fundación permitió consolidar la conquista y generar la Gobernación del Tucumán que cumplió un rol geopolítico estratégico en la comunicación entre la Gobernación de Buenos Aires y el Potosí durante todo el periodo colonial. La estructuración espacial de esta etapa es de damero donde la centralidad está en la plaza.

En la segunda fase la modernización de la ciudad de Santiago del Estero se reflejó en las grandes iniciativas urbanísticas, educacionales, culturales, sanitarias, conforme con la realidad nacional y que se venía gestando desde los comienzos de 1880. La linealidad es la manera como se estructura el espacio. El Parque Aguirre fue un espacio donde la sociedad santiagueña se reunía, es decir que logró descentrar sistemas de relaciones que parecían estabilizados desde y para siempre. Así, la modernidad a través de las prácticas cotidianas que afectan lo público y lo privado, avanzó y modificó el escenario urbano de Santiago del Estero.

La elite gobernante santiagueña, con visión progresista, resolvió proyectar obras importantes y necesarias para realizar el cambio de la ciudad de Santiago del Estero, a través de políticas públicas, para mostrarla como una ciudad moderna.

En esta fase, el proyecto de nación, de la elite gobernante, produce espacios urbanos que son a la vez espacios de representación y de imágenes. Santiago del Estero fue planificada y transformada con el propósito de difundir ese proyecto. Será la ciu-

dad la representación no sólo material sino también simbólica de todo este proceso: Material en la construcción de monumentos, grandes edificios institucionales como el Teatro 25 de Mayo. El plan traza calles para conectar sitios relevantes y plazas ampliando el territorio de la ciudad. Simbólico porque se hace un uso de la ciudad para encarnar la modernidad.

Sin duda alguna, la imagen de la que goza Santiago del Estero ha sido fruto de la construcción social de los que en ella habitan, de los santiagueños que han aceptado una forma particular de simbolizar su ciudad y representarse a ellos mismos en los distintos procesos históricos.

Consideramos, por lo tanto, al espacio de la ciudad como construcción de los imaginarios sociales, donde se entrama la identidad ciudadana, uniendo el modelo soñado por la elite gobernante y la obra colectiva de una comunidad que va construyendo una identidad desde lo cultural pero también desde lo político.

BIBLIOGRAFÍA

- ACHAVAL, José Nestor (1988). **Historia de Santiago del Estero. Siglo XVI y XIX**. Santiago del Estero: UCSE.
- ALEN LASCANO, Luis (1995). **Historia de Santiago del Estero**. Buenos Aires: Plus Ultra.
- ÁLVAREZ, Antenor (1941). **Santiago de Estero, ciudad de invierno**. Buenos Aires: Prensa Gerónimo Pesce y Cía.
- ARMUS, Diego (2007). **La ciudad impura**. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870- 1950. Buenos Aires, Hispano Americana S.A.
- BREWER-CARÍAS, Allan (1998). “Poblamiento y orden urbano en la conquista española de América”. **Jornadas Internacionales sobre Derecho Urbanístico, Universidad de Santiago de Compostela**. Julio. Disponible en: <http://www.allanbrewerarias.com/Content/449725d9-f1cb-474b-8ab2-41efb849fea2/Content/I.1.613.pdf>.
- BORSDORF, Axel (2003). “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”. En **Revista Latinoamericana de estudios urbanos y regionales**. Santiago de Chile.
- DELGADO, Roberto (1995). “Cimientos de una patria” En Alén Lascano, Luis et al. **Santiago del Estero**. Recorrido por una ciudad histórica. Santiago del Estero, Alpa.
- FAZIO, Lorenzo (1889). **Memoria descriptiva de Santiago del Estero**. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes.

GORELİK, Adrián (1998). **La grilla y el parque**. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

GUTIÉRREZ, Ramón (1984). **Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica**. Madrid: Cátedra.

LEGNAME, Rodolfo (1991). “**Breve historia de la ciudad**”. Nuevo Diario, Santiago del Estero. Segunda Sección.

PETRONE, Mario (2009). “Ciudades latinoamericanas en perspectiva histórica”. En **Algunas aproximaciones a las ciudades latinoamericanas**. Buenos Aires, Programa de Capacitación Multimedial.

SANTOS, Milton (1996). **De la totalidad al lugar**. Barcelona.


SARLO, Beatriz (1999). **Una modernidad periférica: Buenos aires 1920 y 1930**. Buenos Aires, Nueva Visión.

TANDETER, E: (2000). **La Sociedad Colonial**. En Nueva Historia Argentina. Editorial Sudamericana. Buenos Aires.

TASSO, Alberto (1984). **Historia de ciudades. Santiago del Estero**. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

TOGO, J. (2009): **Santiago del Estero: Los procesos históricos desde sus orígenes**. Facultad de Humanidades, Ciencias Sociales y de la Salud. UNSE.

TENTI, María Mercedes (2007). Proyectos modernizadores y elites regionales. La consolidación del Estado Santiagueño (1903-1916). En **Trabajo y Sociedad**. Sociología del trabajo- estudios culturales- Narrativas sociológicas y literarias. Santiago del Estero, vol. XIII, n° 14.



EL DERECHO A LA CIUDAD. DE HENRI LEFEBVRE Y LOS MOVIMIENTOS SOCIALES A LA BÚSQUEDA DE UN RECONOCIMIENTO COMO UN DERECHO HUMANO EMERGENTE. PANORAMAS PRESENTES Y FUTUROS

Juan Carlos Bautista Murillo¹

EL DERECHO A LA CIUDAD DE HENRI LEFEBVRE

Escribir sobre la visión particular que tiene un autor sobre un fenómeno determinado es algo bastante complejo, difícil y cuanto menos de dudosa exactitud puesto que lo único que se puede lograr es una aproximación de entendimiento de lo que esa mente quiso decir o expresar con sus ideas, en su lugar y en su tiempo. Es partiendo de esa dificultad que pretendo en pocas líneas intentar resumir y arriesgarme a comprender qué es lo que nos quiso decir Lefebvre 50 años antes en una realidad diferente pero no menos compleja que la actual. La importancia de esto radica en dilucidar cuál es la utilidad actual que tiene el concepto dado por el sociólogo francés y que hoy está de nuevo en la escena político social de la realidad contemporánea bajo diversas formas. El derecho a la ciudad hoy se erige como punta de lanza de grandes movilizaciones intelectuales, sociales, políticas e institucionales que necesariamente

¹ Abogado, Becario Doctoral de ANPCyT. Miembro del Proyecto de Investigación PICT “Desafíos Metropolitanos de Tucumán Instrumentos para un Nuevo Programa Urbano. Ciudad. Inclusión. Derechos”. Lugar de trabajo: Observatorio de Fenómenos Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán. Auxiliar de la Cátedra de Derechos Humanos A de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales UNT. Email: juancabm.10@gmail.com Tel: +543815732277.

deben tener su origen, aunque sea mediato en las páginas de la obra que lleva el mismo nombre.

Como primer paso es vital entender para qué mundo escribió Henry Lefebvre, para que tiempo, espacio y sociedad. Tal como lo explica David Harvey², “el derecho a la ciudad” surgió en medio de una segunda ola de industrialización a gran escala en Francia que comenzaba a hacer sus estragos dentro de los barrios más tradicionales de París de la década del 60. Los procesos de transformación de la ciudad Industrial y de la ciudad de grandes alturas que crece por y para la industrialización y para la satisfacción de la especulación de la clase dominante; Esa ciudad excluyente de los centros urbanos, de los centros de decisión es lo que lleva a teorizar tempranamente sobre esta nueva realidad. Entonces podríamos arriesgarnos a decir que el derecho a la ciudad aparece como la contrapartida, la respuesta a aquella ciudad, la ciudad del “valor de cambio” en oposición al “valor de uso” que marco a las ciudades antiguas, donde en palabras de Lefebvre vivir en la ciudad era una “Fiesta”³. Sin embargo, analicemos cuál era esa realidad a la que se intentó contraponer esta idea embrionaria de un nuevo derecho.

Antes de la conclusión idealista de su magnífica obra, el autor galo elabora una teoría general de la ciudad capitalista, de la ciudad industrial, en oposición aquella ciudad del pasado (preindustrial, precapitalista), la ciudad de la “obra” y no del “producto”. Durante las primeras páginas la centralidad “destruida”, la centralidad “asaltada” por el capitalismo aparece como el foco de análisis. Los grandes mercados y centros de intercambios de mercancías, la vida urbana, lo social urbano son las grandes nostalgias que tiñen las palabras con un color casi emocional del escritor. En sus propias palabras “donde un retículo de antiguas ciudades existe, la industria lo toma por asalto. Se apodera del retículo, lo remodela de acuerdo a sus necesidades (...) ataca a la ciudad, la arrasa, tiende a romperla. (...) nos encontramos ante un doble proceso, industrialización y urbanización”⁴.

Pero, ¿quién dirige la muerte de lo urbano? ¿Es acaso un proceso natural e inevitable? Lefebvre responde estas cuestiones señalando a la burguesía “progresista” como responsable de estos fenómenos, sus críticas se centran en la pretendida y nada inocente “racionalidad” de estos procesos basados en una sola norma, la eficiencia del capital. Así, investidos de racionalidad, la especulación capitalista encuentra su fundamento “científico” para justificar el asalto a la ciudad donde “una sola ley rige este crecimiento urbano y no urbano a la vez: la especulación del suelo”. Desde los grandes conjuntos inmobiliarios, las gigantescas torres en las zonas privilegiadas, a

2 (HARVEY, 2013, p. 29).

3 (LEFEBVRE, 1969, p. 152).

4 (LEFEBVRE, 1969, p. 23).

la ghettificación de la vivienda de las clases trabajadoras como respuesta estatal a la crisis del alojamiento, para luego terminar con la pérdida del espacio público, de lo social urbano, aquellos espacios comunes como plazas, monumentos, cafés, espacios verdes significativos tienden a desaparecer de la mano del racionalismo especulativo que invade las ciudades. Es en este punto donde el Francés denuncia la reducción del “habitar al simple hábitat” en las ciudades⁵.

Siguiendo con esta idea a lo largo del texto, la crítica al racionalismo planificador de las ciudades se intensifica, este racionalismo no puede dar cuenta de la realidad urbana, de lo urbano, puesto que lo deshumaniza, le intenta quitar un componente esencial del mismo que es el comportamiento social enormemente variado y las necesidades sociales como factores elementales de su desarrollo. En palabras textuales “la ordenación de zonas y áreas urbanas se reduce a una yuxtaposición sobre el terreno de espacios, de funciones, de elementos subordinados ellos a los centros de decisión. La homogeneidad termina con las diferencias procedentes de la naturaleza (espacio), de la historia. (...) Lo urbano corroído por esta racionalidad ha perdido los rasgos y características de la obra, de la apropiación. Solo las presiones se proyectan en el terreno en un estado de dislocación permanente. (...) La crisis de la ciudad se vincula, no a la racionalidad en cuanto tal, sino a determinadas formas de racionalidad: estática y burocrática, económica, o mejor aún, “economista”, esta encontraba en el economismo una ideología dotada de un aparato”⁶.

Las críticas continúan y se hacen más vigorosas a medida que el Lefebvre comienza a dilucidar cuales son las consecuencias de este racionalismo planificador orientado por el capital. Es por ello que entiende que el solo término “zoning” ya implica separación, segregación, ghettos ordenados en el territorio, ghettos en el espacio y en el tiempo de la ciudad.

Con esta última reflexión casi que nos acercamos a dilucidar finalmente qué es el derecho a la ciudad para él. Como dije en párrafos anteriores, la obsesión del francés fue buscar una respuesta al modelo urbanizador de su tiempo, fundamentalmente le preocupaba como la supuesta racionalidad pretendida, cargada de un enorme cientificismo, había servido para permitir la exclusión y expulsión del centro de las ciudades de las clases trabajadoras hacia las periferias poco habitables e indignas que en muchos casos se erigían como grandes pabellones de la desigualdad. Esta expulsión del centro no solo significa una expulsión física sino fundamentalmente una expulsión del poder, de la decisión sobre la ciudad.

La centralidad ahora es gobernada por la razón capitalista que no toma en cuenta como factor de su decisión y transformación a las necesidades de las masas. Ante la

5 (LEFEBVRE, 1969, p. 36).

6 (LEFEBVRE, 1969, p. 98-99).

exclusión física y decisional del centro son la integración y la participación los dos grandes pilares en los que se basarán sus argumentos finales. Pero, ¿a quién le importa u obsesiona lo urbano en relación a estos dos puntos? Según el francés, el drama de esta cuestión reside en que solo a quienes carecen o sufren de la exclusión, de la expulsión, a las clases trabajadoras, a los pobres. Es por ello que identifica a estas clases como las encargadas de realizar y lograr la conquista de su derecho a la ciudad. “La ciudad renovada será obra de estas fuerzas políticas y sociales”⁷.

Ahora bien, habiendo analizado el contexto y las principales ideas sobre las que basó su obra, ¿qué es entonces el derecho a la ciudad según el autor? En la primera definición clara que da, explica que el derecho a la ciudad “solo puede formularse como derecho a la vida urbana, transformada, renovada”⁸. Sin embargo, al pasar los párrafos vemos que esta idea se va completando y complejizando. Otra definición más larga y clara nos dice que “el derecho a la ciudad se manifiesta como forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad”. Finalmente, ya en los párrafos finales, y mencionando que el derecho a la ciudad es un derecho en formación, concluye que se trata del “derecho a la vida urbana, a la centralidad renovada, a los lugares de encuentros y al uso pleno y entero de los momentos y lugares que ofrece la ciudad”. No menos importante es volver a señalar que la tarea de llevar a cabo la conquista y realización de este derecho, en palabras del propio Lefebvre, le pertenece a la clase trabajadora, a los movimientos y fuerzas sociales que han quedado desposeídos y expulsados de la centralidad por esta nueva realidad urbana.

Para concluir este apartado de análisis, es preciso hacer unas breves reflexiones sobre lo desarrollado hasta aquí. Intentaré hacer una síntesis sobre qué es lo que quiso decir el francés al expresar este derecho “a una centralidad renovada, a la vida urbana”. En primer lugar, entiendo que esa centralidad puede definirse por oposición a la marginalidad, a lo suburbano, al margen de lo urbano, aquellos espacios lejanos y circuncindantes a los cuales fueron desterrados las clases más humildes durante el desarrollo del capitalismo industrial, estas. Esta expulsión de la centralidad también implica la expulsión de la vida social urbana, de los espacios públicos, de los espacios culturales, de los mercados.

En segundo lugar, si bien en esa centralidad quedaron los mejores lugares de la ciudad, los cafés, los parques, los monumentos, los lugares de encuentro los cuales parecen desgarrar la nostalgia del autor, allí también quedaron, valga la redundancia,

7 (LEFEBVRE, 1969, p. 132).

8 (LEFEBVRE, 1969, p. 138).

los centros de decisión, las instituciones, las cuales de alguna manera fueron asaltadas por el racionalismo económico de la época y es a esa centralidad a la que también se refiere el galo, esa centralidad del poder que decide cómo, cuándo y dónde se desarrolla la ciudad, qué se mantiene y qué se modifica, esa centralidad que decide sin consultar y casi de manera invisible la vida y destino de miles de personas. Sobre esa centralidad es sobre la que, según el autor, la clase trabajadora debe ejercer su derecho a la ciudad.

LA NATURALEZA DEL ESPACIO ACTUAL. LA CIUDAD NEOCAPITALISTA.

Antes de entrar de lleno a este nuevo tópico de análisis, entiendo que resulta oportuno remarcar algunas de las diferencias con el punto anterior, principalmente en lo que a la realidad respecta. El tiempo, el espacio y la sociedad para la cual se escribieron las líneas del “derecho a la ciudad de Henri Lefebvre” es sensiblemente diferente al actual, sin embargo, uno de los grandes méritos de este autor al elaborar una teoría de la ciudad de su época, fue comenzar a vislumbrar prematuramente las características que marcarían casi 30 o 40 años después el mundo en el que vivimos. Así en distintos pasajes de su obra, casi con un sentido premonitorio habla de los mercados globales, de las burbujas inmobiliarias⁹ provocadas por la especulación capitalista sobre el suelo, la crisis de la vivienda, los centros de decisión asaltados por el capital financiero, la pérdida de las identidades culturales, etc. Sin duda tales descripciones son extrapolables de manera general a nuestro tiempo.

No obstante, es preciso afirmar que aún ante la genialidad del sociólogo y sus esfuerzos por describir las problemáticas que cambiarían al mundo en la postmodernidad, ellas quedan muy pequeñas o reducidas ante la enorme mutación que sufrió después de la irrupción de la globalización a principios de los 90, la consolidación del neoliberalismo, y en estos días la consolidación del sistema financiero global conducido por actores hegemónicos. Esta nueva realidad política-económica ya ha dado muestras de su inestabilidad que es capaz de afectar severamente de manera remota a las ciudades y fundamentalmente a las personas que habitan en ella.

Siguiendo a Milton Santos¹⁰, algunas de las características más importantes del sistema actual en relación a las ciudades son las siguientes:

- La retirada de la política estatal como regulador y garante de la vida social y los derechos en las ciudades. Si hay algo que caracterizó de manera evidente a los años 90 desde el discurso y la práctica política en Latinoamérica fueron

9 (LEFEBVRE, 1969, p. 24).

10 (SANTOS, 2004, p. 35-66).

las grandes privatizaciones detrás de una supuesta modernización del Estado. Los servicios públicos fueron las primeras víctimas de esta nueva política. Así bienes elementales como el agua quedaron en manos de los privados.

- La desregulación económica normativa. La apertura total de los mercados nacionales a los capitales extranjeros, la flexibilidad de las nuevas legislaciones laborales con el objetivo de reducir los costos empresariales, la consolidación de las deudas públicas de los países subdesarrollados y el proceso de sobre endeudamiento público ante los actores hegemónicos de este tipo de mercado.
- El crecimiento notorio y casi obsceno de la participación privada en los asuntos públicos, la influencia institucionalizada y la no institucionalizada.
- La consolidación del racionalismo liberal económico como pensamiento único que se impone en los espacios públicos, privados y que encuentra en la academia y algunas ciencias parcelarias una justificación moralizante suficiente.
- De la mano de una gran crisis de desempleo, el crecimiento y consolidación de la pobreza en los países en vías de desarrollo asume un carácter estructural, la desigualdad¹¹ asume carismas dramáticos de los cuales incluso el capitalismo saca provecho y consigue traducirlos en más dinero.

Si bien podemos afirmar sin temor a equivocarnos que el sistema económico y comunicacional actual ha tenido y tiene repercusiones visibles en cada rincón del planeta, aquella prosperidad prometida por el mismo solo ha llegado a determinados lugares, determinados países y a veces incluso en ellos a determinados territorios. Una característica más de esta época es que la globalización capitalista es esencialmente selectiva¹².

Allí donde hay posibilidades de lucro especulativo, de ganancias siderales, ahí produce sus efectos más radicales, a veces con aire de progreso, a veces con aire destrucción. Así está selectividad se manifiesta en la paradoja de las metrópolis y algunas ciudades medias latinoamericanas¹³ donde la desigualdad es construida ladrillo por ladrillo en forma de barrios privados, dotados de todos los servicios elementales y hasta *amenities* de lujo; A la par de ellos, a distancias cortas físicamente pero a distancias sociales gigantescas se erigen los grandes asentamientos irregulares¹⁴, informales, barrios populares como se les intento llamar en ánimos de sacarle lo estigmatizante de aquellas palabras o villas miseria como las conocemos en Argentina. Estos últimos en la mayoría de casos no cuentan con servicios de agua ni de cloacas, presentan conexiones eléctricas clandestinas y urbanizaciones al margen de cualquier planifi-

11 (HARVEY, 1977).

12 (SANTOS, 2004).

13 (CICCOLELLA PABLO, 2008., p. 48).

14 (CONNOLLY, 2014).

cación dignificante. Ambos son productos directos o indirectos de la acción selectiva y excluyente del mercado.

Que decir de los circuitos de la economía urbana que revisten paralelismo con la situación de los barrios y la vivienda. Allí en las mejores zonas de las ciudades, en la centralidad apropiada donde se erigen las sucursales de los grandes bancos globales, las ventas de los automóviles de última generación, las grandes cadenas internacionales de supermercados, las tiendas de moda de las marcas europeas, a más o menos metros también se encuentran los reductos de la economía informal, el circuito inferior¹⁵ como le llamó Santos. Los primeros son los grandes beneficiarios del mercado moderno y global, se benefician del sistema de créditos, tanto para darlos y obtener un rédito, como para obtenerlos y reinvertirlos en busca de expandir la producción, sacan provecho de los favores fiscales de la política y de los mejores negocios. Los segundos, por el contrario, al margen de aquellas herramientas como el crédito, son expulsados a las zonas de baja renta de las ciudades, no utilizan la tecnología como fuente principal de producción o trabajo y son los beneficiarios de los ingresos modestos de las clases trabajadoras o del circuito informal que por los costos relativamente bajos prefieren gastarlos allí. En palabras de Ciccolella y Mignaqui, al lado de la ciudad exitosa continúa estando la otra ciudad, la popular, la que busca salidas que garanticen la supervivencia. Una ciudad que está viva y que necesita soluciones¹⁶.

Ante semejante realidad una posibilidad de explicación de este fenómeno de transformación de las ciudades lo encontramos en la tesis del autor norteamericano David Harvey. Este autor parte de una afirmación: “Los capitalistas tienen que generar un producto excedente a fin de producir plusvalor: este a su vez debe reinvertirse para generar más plusvalor”. A partir de allí surge la íntima relación entre el sistema económico actual y la urbanización. Las ciudades, en palabras textuales, “han desempeñado un papel particularmente activo a la hora de absorber el producto excedente y generar plusvalor”, primero de la industrialización y en tiempos recientes, de los actores financieros internacionales.

Tal como nos había anticipado Lefevre 50 años antes, las ciudades dejan de ser así solo lugar de consumo para pasar a ser consumo de lugar¹⁷ de la mano de las grandes inversiones y transformaciones propiciadas por los desarrolladores inmobiliarios que vuelcan en la ciudad los excedentes de dinero que genera el capital industrial o productivo y en estos días el capital financiero especulativo. Este proceso tiene aún una cara más siniestra que Harvey denomina acumulación por desposesión¹⁸, éste explica que las ciudades sufren procesos de reestructuración constante por la demanda de

15 (SANTOS, 1996).

16 (CICCOLELLA PABLO, 2008., p. 51).

17 (LEFEBVRE, 1969, p. 154).

18 (HARVEY, 2013, p. 37).

absorción de los excedentes que se materializan en una “destrucción creativa” que arrasa lo viejo, las estructuras antiguas o poco eficientes para dar lugar a un nuevo mundo urbano.

Esta desposesión a la que se refiere, implica que son casi siempre los pobres y los marginados del poder político de decisión quienes sufren las consecuencias de dichas reestructuraciones urbanas que encuentran en la especulación del suelo y el planeamiento urbano nada inocente, herramientas más insidiosas y cancerosas que las propias expropiaciones que caracterizaron las reestructuraciones urbanas de comienzos y mitades de siglo XX. En la esencia misma de la urbanización capitalista se encuentra este proceso de desplazamiento con las miras puestas en generar más ganancias a partir de la especulación sobre los valores del suelo. Este juego sin límites, sin ningún tipo de regulación y al margen de cualquier exigencia ética, es el que ha marcado los últimos años del mundo y su enorme inestabilidad.

Con la llegada de la globalización financiera y la consolidación de los mercados de dinero como “industrias independientes” con capacidad de expansión en todo el globo al margen de la economía real o de productos, ha provocado inconmensurables repercusiones en la distribución del suelo. Podríamos decir que la más dramática y si se quiere conocida fue provocada por la explosión de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos¹⁹ o España²⁰ que ha dejado a miles de familias en las calles imposibilitados de pagar sus hipotecas por el alto valor del costo que tenían, provocando a su vez la muerte de barrios enteros en las ciudades que permanecen inhabitados y en propiedad de los bancos. El capital especulativo se expande sin límites por el globo en busca de enormes tasas de rentabilidad ficticia a partir de los precios del suelo, provocando su aumento desmedido y por consiguiente la expulsión de miles de familias que no pueden afrontar sus costos a pesar de que puedan haber construido toda una vida por varias generaciones en estos lugares. Estas formas nuevas de invasión de las ciudades como quedo claro, no solo no conocen de derechos de las personas, sino que incluso son insensibles ante los terribles cambios ambientales que pueden provocar²¹.

Como rasgo corolario de la situación descripta podemos sumar que en la pulseada ideológica y académica²² ha ganado enorme terreno la concepción de la propiedad privada como un derecho sin límites ni restricciones, consolidando un régimen exclusivista que esta enormemente arraigado en nuestras sociedades desde hace mucho tiempo vinculado a una visión romanista occidental²³ sobre la misma. Así el valor

19 (MUNDO, 2011).

20 (LETÓN, 2015).

21 (BETTINI, 1998).

22 (LEVENZON, 2012).

23 (FERNANDEZ, 2003).

propiedad de la privada se convierte tan fundamental dentro de nuestra sociedad que encuentra argumentos hasta jurídicos para explicar de un modo “razonable” la irrupción y transformación irremediable de las ciudades por parte de los actores dominantes. La propiedad privada y el beneficio aplastan todas las demás nociones de derechos²⁴.

Si bien todo lo que se ha desarrollado en los párrafos anteriores pertenece de alguna manera a una teoría general del sistema económico actual y sus efectos en las ciudades, no podemos perder de vista que cada región, nación, cada ciudad se ve interpelado de modos y grados diferentes por esta realidad global pero también en su interior desarrolla sus dinámicas propias marcadas por la interacción particular de sus actores (gobiernos, desarrolladores urbanos, sociedad civil, normativa, etc.) en el territorio. Podríamos decir que en mayor o menor medida estas características señaladas están presentes en todas las ciudades, sobre todo las metrópolis y las ciudades medias o regionales que han sido siempre las más “aptas”²⁵ para su recepción pero a su vez es posible elaborar una teoría particular de cada ciudad, de cada dinámica regional o nacional en relación a la gestión y usos del suelo urbano y los actores en el terreno, por supuesto que dichos estudios exceden por mucho a lo que se pretende con este trabajo.

Como conclusión de este panorama actual de las actuales dinámicas urbanas y su indudable hostilidad, antipatía hacia la ciudadanía y sus necesidades, es que una luz se abre camino. La lucha por el suelo comienza a ganar espacio en las agendas de la sociedad civil, algunos Estados de diferentes niveles empiezan a pensar, repensar y en algunos casos hasta legislar cuales son las mejores herramientas para marcar límites o compensaciones a la especulación inmoral del suelo, en las ciudades comienzan a ganar espacio las luchas por el espacio público que se ve amenazado por el desarrollo inescrupuloso de la dominación de los territorios, lo social urbano comienza a mostrar su rebeldía.

CIUDADES REBELDES. LOS MOVIMIENTOS SOCIALES Y SU LUCHA POR EL RECONOCIMIENTO DEL SUELO COMO UN DERECHO.

Ya sea en la disputa por el espacio público²⁶, el ambiente urbano y periurbano, la seguridad, el transporte, o en la lucha por el acceso o recuperación de la vivienda hasta las disputas por los paisajes urbanos desde una visión netamente de estética bur-

24 (HARVEY, 2013, p. 19).

25 (SANTOS, 1996).

26 (MITCHELL, 1995).

guesa o de patrimonio histórico, las “ciudades”, su componente social, la ciudadanía, no se ha quedado inertes ante los cambios experimentados en las diferentes épocas o etapas que han atravesado los procesos de mutación ciudadanos²⁷. Diferentes sujetos colectivos se han formado desde el interior de las sociedades para confrontar con los proyectos de planificación e intervención en las áreas pobladas.

Si hay algo que puede caracterizar de modo general a estos movimientos o reacciones es que son muy diversos en relación a sus formas. Su composición, estructura, organización y métodos de acción, intereses representados e ideologías aparecen como alguno de los rasgos que muestran su heterogeneidad en el terreno. Sin embargo, entiendo que, si se pudiera encontrar un rasgo común a todos ellos, es que todos luchan indirecta o directamente, expresa o implícitamente, consciente o inconsciente por su derecho a participar y decidir democráticamente sobre los destinos relevantes e injuriantes de las transformaciones estructurales y particulares que sufre la ciudad y que obviamente puede afectarlos de manera singular y colectiva de diversas maneras. Me animaría a decir, aunque prematuramente que todos estos colectivos de personas reivindican su derecho a la ciudad²⁸.

Estos movimientos disímiles abundan en todo el mundo, desde los *Occupy* de Wall Street, los Indignados en Europa, los movimientos por las Favelas de Brasil, Barrios de Pie en Argentina, Asociaciones de Vecinos en los Barrios más acomodados de Argentina, etc.

Tomemos algunos ejemplos para dimensionar sus intereses, diferencias y sobre todo su influencia. Antes de la explosión de las bolsas de comercio, en especial de Wall Street provocada por la ruptura de la burbuja financiera auto generada por estos actores, estas acciones enormemente especulativas y groseras habían sido foco de numerosos reclamos, levantamientos, y cuestionamientos sociales en el país que les dio origen. Sin embargo, fue justamente la mega crisis financiera del 2008 lo que provocó que miles de americanos comenzaran a salir a las calles para tomar los espacios públicos, las plazas, parques, etc. En busca de que sus reclamos sean escuchados. Tal como lo describe Harvey en el último capítulo de su brillante obra, el movimiento escogió esa forma de acción (la ocupación de los espacios públicos) para tomar notoriedad en la agenda pública debido a que sus reclamos no eran escuchados por los medios de comunicación y menos por las agencias estatales²⁹. Sin embargo, todos sabemos cómo terminó esta historia, la crisis se agudizó tanto que miles y miles de hipotecas impagables fueron ejecutadas, decenas de barrios que habían sido construidos por

27 (LEFEBVRE, 1972).

28 (MITCHELL, 2003).

29 (HARVEY, 2013, p. 229-238).

obra y gracia de la especulación del precio de las viviendas fueron por los mismos motivos deshabitados y muchos permanecen así hasta el día de hoy³⁰.

Otro movimiento que tuvo gran repercusión fue el de los indignados en Europa, pero dentro de estos movimientos reaccionarios al orden vigente, y con características bien definidas de momento urbano fue el conocido como “Plataforma de afectados por la hipoteca” conducido por Ada Colau. Este grupo tuvo una enorme repercusión³¹ desde que la burbuja inmobiliaria explotó en España y dejó a miles de familias españolas sin hogar. Su lugar de nacimiento fue Barcelona, una ciudad muy afectada por el asedio de los capitales extranjeros que coparon el territorio, las zonas más valoradas, en busca de rentabilidades abusivas. Algunas de los métodos de acción fueron parar por mano propia aquellos desalojos que se realizaban en la ciudad, ejerciendo una presión social tan grande que los ejecutores terminaban dando un paso atrás en muchos casos. El éxito de este movimiento fue tal que su líder, Ada Colau y su plataforma por el derecho a una vivienda digna consiguió ganar las elecciones a la alcaldía de Barcelona³².

Es notorio que los grupos descriptos en los párrafos anteriores tienen casi un origen común e intereses comunes, sin embargo, como habíamos expresado la multiplicidad de factores es enorme. Veamos así las asociaciones vecinales que describen Ciccolella y Mignaqui en su artículo³³. Estos autores identifican como origen mediato y común de muchas de estas la severa crisis económica que vivió Argentina en 2001 lo que llevó a la sociedad a romper lazos con la clase política de nuestro país. Como respuesta se crearon las asambleas y asociaciones vecinales que buscaban a través del diálogo directo con los distintos niveles de gobierno poder solucionar los problemas concretos de los vecinos. Según un relevamiento existen más de 40.000 asociaciones de este tipo en Argentina, y 1500 localizadas solo en la ciudad de Buenos Aires³⁴, estas tienen objetivos y áreas de acción muy variados como veremos. Un ejemplo es la Asociación Procomuna de Caballito que tomó protagonismo al lograr la paralización de diversas obras destinadas a la construcción de grandes edificios de altura en el barrio, lo que según sus miembros afectaba la fisonomía estética y el patrimonio histórico arquitectónico del barrio. A través de diferentes recursos judiciales como amparos y recursos administrativos consiguieron frenar estos proyectos.

Otros ejemplos de estos movimientos vecinales son las asociaciones de la Calle Irala y de Vecinos por el Resurgimiento de la Boca. Entre sus preocupaciones principales estaban el deterioro del espacio público del barrio, la falta de regulación del

30 (Capitalism: A Love Story, 2009).

31 (La Alcaldesa, 2015).

32 (OMS, 2015).

33 (CICCOLELLA PABLO, 2008).

34 (CENOC, 2008).

transporte de cargas, la falta de espacios verdes, y otras barreras urbanísticas como predios fiscales no utilizados que dejaban grandes vacíos urbanos. Estas asociaciones presentaron “iniciativas populares al poder legislativo de la Ciudad de Buenos Aires con el fin que destinen un terreno de propiedad del Estado a la creación de un parque, logrando la sanción efectiva de una ley que prescribía la creación del mismo.

Por otro lado, el segundo de los grupos mencionados realizó diversas acciones para paralizar un proyecto urbanístico del gobierno de la ciudad que como respuesta a la crisis habitacional del barrio pretendía localizar en un terreno fiscal la construcción de más de 1200 viviendas en torres de alta densidad al mejor estilo de los ghettos que caracterizaron la mitad del siglo XX. Los principales argumentos en contra del proyecto fueron que colapsarían los servicios públicos del barrio y que afectaría el paisaje del mismo. Como reacción se presentó una iniciativa también a la legislatura de la ciudad en busca de aprobar un proyecto con soluciones alternativas a la problemática habitacional usando por ejemplo inmuebles fiscales ociosos en otros lugares del barrio en lugar de concentrar todo en uno solo. Es valioso mencionar que la asociación consiguió la adhesión de muchas ONG y del sector académico a través de universidades públicas, logrando así la aprobación del proyecto.

Los ejemplos de movimientos sociales urbanos, de colectivos de personas que buscan según sus propias necesidades encontrar soluciones a través de demandas democráticas son infinitos e insisto, radicalmente diversos. Cada grupo representa diferentes clases sociales, motivaciones, métodos, etc. Sin embargo, como primera conclusión podemos decir que su éxito está esencialmente relacionado a su capacidad grupal de acción. Otra conclusión que podemos sacar es que a diferencia de lo que decía Lefebvre, no es solo la clase trabajadora, los pobres quienes tienen intereses y preocupaciones loables sobre la ciudad. Con la llegada de la postmodernidad los problemas sociales se han multiplicado y con ello también las reacciones, esto es lo que marca en gran parte la enorme variedad motivacional de estos. Desde los movimientos por una vivienda digna, los que buscan preservar los valores históricos y estéticos de los lugares, hasta quienes se resisten a la depredación y degradación del ambiente³⁵, esta última preocupación sin dudas que ha adquirido ribetes notables en nuestros días.

Los párrafos anteriores me llevan a una inevitable pregunta, ¿la enorme variedad de intereses y diferencias son acaso una debilidad en la reformulación de un nuevo derecho a la ciudad?, es decir, ¿cómo podemos conciliar esto en la búsqueda de un marco común que los aglutine en forma de un derecho? Más aun ¿Cómo podemos

35 Un ejemplo de esto son los grupos de vecinos que se presentaron ante la justicia por el saneamiento de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo que lograron una sentencia histórica de la Corte Suprema Argentina en el caso conocido como “Mendoza”.

hablar de un derecho a la ciudad si cada uno de estos actores plurales entiende por ciudad y vivir en la centralidad cosas diferentes? Elevemos más la apuesta, si ya dijimos que el Sistema Económico actual y sus efectos en las ciudades se imponen a través de un pensamiento único, una sistemática y patrones de alguna manera bien definidos, ¿Cómo es que estos grupos pueden representar una contra fuerza suficiente para, en diversas circunstancias y por motivos diversos, frenar los avances del capital especulativo sobre las ciudades? Estas son preguntas que requieren respuestas muy complejas que exceden nuevamente los propósitos de este ensayo pero que sin dudas son fundamentales para entender si existen alternativas posibles al modelo único transformación de las ciudades que se nos presenta con todos sus defectos y maldades.

A pesar de no poder responder aún a los interrogantes esbozados en el párrafo anterior, veremos en el punto siguiente como diversos actores con intereses, motivaciones, orígenes y ocupaciones muy variadas confluyen en la discusión común de encontrar marcos de regulación e institucionalización de sus demandas de participación democrática en la vida decisional que rige en lo urbano.

LOS PRIMEROS DOCUMENTOS Y CARTAS NORMATIVAS SOBRE EL DERECHO A LA CIUDAD

Previo al desarrollo de este acápite debemos hacer una aclaración metodológica en el análisis propuesto. Dentro del universo de documentos, cartas de principios y normativas que aglutinan las diferentes formas de expresión de los derechos en la ciudad podemos encontrar a grandes rasgos dos tipos diferentes de estos, unos serían documentos formales u oficiales emitidos por órganos institucionales nacionales o internacionales con competencia reconocida por los Estados o por sus Constituciones (normas fundamentales) para la realización de los mismos y otros informales o no oficiales, frutos de la convergencia de las organizaciones de la sociedad civil, actores políticos y económicos, etc. En el marco de conferencias, reuniones o eventos de trabajo.

Habiendo hecho estas aclaraciones comencemos por las primeras. La cuestión urbana ha sido siempre un eje de acción para todos los gobiernos de los Estados desde comienzos de la modernidad, la planeación urbana ha ocupado, muchas veces con mayor o menor acierto según como se lo mire, un lugar privilegiado dentro de las políticas públicas encaminadas a transformar las estructuras físicas de las ciudades en busca de diferentes objetivos generalmente vinculados a la eficiencia. Sin embargo y como ya lo había anticipado Lefebvre, esta planeación olvidaba algo sustancial, olvidaba lo social urbano, olvidaba que lo que alberga la ciudad son personas con

necesidades y derechos. No es hasta la primera conferencia sobre asentamientos humanos y hábitat de Naciones Unidas que este panorama comienza a ser cuestionado o por lo menos a mostrar una apertura en su visión hacia el componente humano de las ciudades.

Estas conferencias organizadas por ONU han sido repetidas una vez cada 20 años y han permitido la creación de una agencia específica dentro de ese organismo conocido como ONU-Hábitat. La última de estas citas internacionales tuvo lugar en Quito en el año 2016, de ella participaron diferentes actores, tanto organizaciones de la sociedad civil como jefes y miembros de gobiernos locales, el sector privado y agentes oficiales de ONU entre otros. Como resultado la asamblea general de Naciones Unidas aprobó el documento elaborado que se conoció como Hábitat III La Nueva Agenda Urbana donde los estados en diversos pasajes del documento se comprometen a respetar y garantizar los derechos humanos en la ciudad de modo general y veces de modo específico en relación a derechos como la vivienda, la movilidad, el acceso a la información y participación, etc.

Por otro lado, vemos como Estados nacionales comienzan a legislar hacia su interior documentos que directa o indirectamente se relacionan con el derecho a ciudad o los derechos en la ciudad. Estos países en su mayoría latinoamericanos parten de un lugar común incorporando un principio en sus constituciones, este es la función social de la propiedad³⁶ y en algunos casos el suelo. A partir de allí las normativas inferiores comienzan a legislar con mayor profundidad en las ciudades con diversos objetivos, ya sea lograr la inclusión de las clases menos favorecidas, lograr una gestión del suelo ambientalmente sustentable o redistribuir las cargas o beneficios de la valorización del suelo por la intervención del Estado. Algunos ejemplos de este tipo de iniciativas los encontramos en México, Colombia, Argentina o Brasil.

La iniciativa de este último País merece especial atención. Fruto de Constitución del 1988 que incorporó un capítulo relativo a la política urbana³⁷ en 2001 se sanciona la ley federal 10.257 conocida como El Estatuto de la Ciudad que regula el referido capítulo de la Constitución. Esta nueva norma incorpora expresamente el derecho a la ciudad como un derecho colectivo y es fruto de la lucha y negociaciones de más de 10 años³⁸ entre organismos de sociedad civil, ONGs reunidas en el Foro Nacional para la Reforma Urbana, los agentes Estatales de los diversos Poderes, Partidos Políticos y actores privados.

El estudio de esta normativa ha sido obra de diferentes análisis, pero compartidos uno en particular que entiende que lo más gravitante del Estatuto de la Ciudad ha

36 Brasil art. 5. Pto XXIII derechos fundamentales, argentina a través de la CADH, México.

37 Art. 182 y 183 de la Constitución Federal de Brasil. Título V. Capítulo II.

38 (CIUDADES, 2010).

sido plasmado en 4 dimensiones. La primera relativa a la interpretación de la función social de la propiedad urbana, una segunda dedicada a las herramientas e instrumentos para una construcción de un orden urbano municipal diferente, la tercera que indica procesos para la gestión democrática participativa de las ciudades, y la última identifica instrumentos legales para la regularización de los asentamientos informales³⁹. Esta normativa, a pesar de ya tener sus años y aún encontrar en propio suelo brasileiro algunas dificultades para su implementación y efectivización, nos muestra como al interior de los Estados es posible construir a partir de la movilización social y sus demandas un proyecto inclusivo de diversos intereses que tome como punto de partida el dialogo interinstitucional entre los diversos actores.

Ahora veamos como en lo que hemos denominado un ámbito informal o no oficial también se han elaborado documentos trascendentes a partir de la confluencia de diferentes organismos y grupos. Entre los documentos más importantes de este tipo se encuentran la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad que fue redactada y firmada y luego remendada por diversos organismos y sujetos durante diversos eventos internacionales como el Foro Mundial Urbano de Barcelona, España de 2004 y el Foro Social Mundial en Porto Alegre, Brasil de 2005. Otro documento así lo encontramos en la Carta por el Derecho a la Ciudad la Ciudad de la Ciudad de México. Ambos textos tomaron como antecedentes valiosos la Carta Europea por la Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad del 2000. Otro instrumento similar es la Declaración Mundial de Derechos Humanos Emergentes.

Estos documentos si bien tienen algunas diferencias conceptuales en sus definiciones o en cuanto a la extensión de sus postulados aparecen más como marcos de principios y valores para los Estados que como verdaderas cartas de derechos pasibles de ser llevadas a la práctica. Más allá de que sería impensable que estos textos puedan tener una gravitación jurídica real por su propia naturaleza y origen, entiendo que marcan un camino de construcción enorme y valioso para el futuro del derecho a la ciudad y de los derechos humanos en las ciudades.

Quizás esta diversidad de instrumentos, iniciativas, trabajos académicos, posturas políticas y filosóficas de algunos autores sean un motivo para aún no tener bien en claro y definido de manera unánime y prescriptiva qué es el derecho a la ciudad sin embargo pensamos que debe ser fruto de todo este debate que involucre a los diferentes sujetos interesados lo que nos lleve a elaborar de una vez por todas un documento con carácter universal que pueda tener la potencialidad de marcar el rumbo de las políticas urbanas de los próximos años. Una iniciativa de este tipo por ejemplo fue presentada por la ONG brasileira Fase ante Naciones Unidas para la adopción por la

39 (FERNANDEZ, 2010).

Asamblea General de una Carta Mundial por los Derechos Humanos en las Ciudades. Más allá de esto pensamos que el camino es largo y está aún por hacerse.

REFLEXIONES FINALES

El derecho a la ciudad y el paradigma de los DDHH, ¿hacia un nuevo Derecho Humano emergente?

En aras de concluir este breve artículo es que me propongo delinear algunas pautas y vínculos entre el Paradigma de los Derechos Humanos y el Derecho a la Ciudad como un Derecho Humano emergente de futuro reconocimiento normativo.

Los diversos sistemas de Derechos Humanos han evolucionado a lo largo de los años en busca de garantizar con mejor efectividad más derechos y garantías en salvaguarda de la dignidad humana. Desde la elaboración de los primeros documentos luego de la II Guerra Mundial y el surgimiento de Naciones Unidas hasta la creación de comités especializados como los Comités temáticos de ONU (Comité CEDAW, Comité DESC, Comité DN) y los sistemas regionales de protección compuestos por órganos políticos y jurisdiccionales, ha pasado transcurrido un largo tiempo que ha sido muy fructífero pero complejo.

A pesar de esta enorme evolución y el crecimiento en la importancia que han tenido los DDHH en las agendas sociales y políticas de los Estados compartimos la opinión de Harvey quien cuestiona que, a pesar de este fenómeno, los conceptos desarrollados por la retórica de DDHH aún no ha cuestionado de modo directo y fehaciente las lógicas de los mercados liberales y neoliberales o los modos dominantes de legalidad y acción Estatal en la garantía de derechos sociales⁴⁰. Si bien es cierto que desde la academia⁴¹ e incluso desde ciertos órganos del Sistema de DDHH⁴² estos derechos han ganado repercusión y acciones concretas para su protección efectiva, también es cierto que estos actores han mantenido una cierta neutralidad en relación a los modos en los que se desenvuelve el sistema económico actual. La evolución en este sentido ha sido muy lenta y medida.

No obstante, esto que pudiera parecer negativo, desde mi punto de vista ha sido una manera de mantener una legitimidad frente a los grandes jugadores de la realidad, los actores económicos estatales y privados que realmente son quienes conservan gran parte del poder real en nuestras democracias y en el ámbito internacional.

Ante esta situación entiendo que, aunque existan dificultades, no podemos negar que el abanico de derechos humanos reconocidos por los Estados ha ido evolu-

40 (HARVEY, 2013).

41 (PISARELLO, Noviembre de 2009).

42 (CULTURALES).

cionando conforme evolucionaron los tiempos, ya sea mediante la firma de nuevos tratados internacionales de Derechos Humanos o Declaraciones o por la evolución jurisprudencial de los Tribunales y Comités⁴³. Ante este panorama de crecimiento y desarrollo de la ciencia jurídica junto a la innegable importancia vital que tienen las ciudades en la actualidad para el desarrollo integro de todos los seres humanos, soy optimista que, como se dijo en el párrafo anterior, en un futuro cercano se pueda discutir la implementación de un documento formal que permita universalizar los diferentes Derechos Humanos que se manifiestan dentro de las Ciudades y los mecanismos para hacerlos efectivos como también el Derecho a vivir en las ciudades y participar de forma equitativa e inclusiva en la gestión y decisión del futuro de las mismas. Este último derecho, aunque pasible de mayores desarrollos, precisiones conceptuales y de contenido, es lo que entendemos por Derecho a la Ciudad siguiendo los rasgos más generales de todos los autores y documentos que hemos examinado para este trabajo.

Tal como lo reconoce la agencia ONU-Hábitat en su sitio web, el Paradigma de los Derechos Humanos en las ciudades es clave puesto que marca cuales son las obligaciones que los Estados deben asumir y garantizar para dar respuesta a las necesidades sociales y los derechos humanos que ellas implican. Así se quita el matiz asistencialista en las políticas públicas urbanas por una perspectiva de obligaciones concretas que pueden generar responsabilidad por parte del estado si no las satisface. El avance que estas demandas puedan tener en el futuro dependerá de la decisión de los Estados y otros actores, pero como he intentado mostrar de forma breve, la ciudadanía tiene un rol protagónico y un enorme trabajo de construcción conjunta que realizar. La organización y el dialogo entre los distintos actores y la confluencia de sus intereses serán claves hacia la institucionalización plena del derecho a la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

(CENOC), C. N. D. O. D. L. C. **Relevamiento de Organizaciones Comunitarias**. Buenos Aires. 2008.

BETTINI, V. **Elementos de ecología urbana**. Madrid: Trotta, 1998.

CAPITALISM: A Love Story. Direção: Michael Moore. [S.l.]: [s.n.]. 2009.

CICCOLELLA PABLO, M. I. **Metrópolis latinoamericanas: fragilidad del Estad, proyecto hegemónico y demadas ciudadanas. Cuadernos del Cendes, Vol. 25, núm. 69. Universidad Central de Venezuela., p. 47-68, 2008.**

43 Sobre este punto véase por ejemplo las Observaciones Generales del Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales. OG N° 4 (Derecho a la Vivienda Adecuada), OG N°7 (Derecho a una vivienda adecuada y desalojos forzosos), OG N° 15(Derecho al Agua), OG N°19 (Derecho a la Seguridad Social), OG N°21 (Derecho de toda persona de participar en la vida cultural). O los Casos recientes de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso Trabajadores Cesados de Petroperú y otros Vs. Perú. De 23/10/2017.

CIUDADES, M. D. L. C. D. B.-A. D. L. **El Estatuto de la Ciudad de Brasil, Un Comentario**. San Pablo: Ministerio de las Ciudades de Brasil, 2010.

CONNOLLY, P. La Ciudad y el Hábitat Popular. In: COBOS, B. R. R. V. Y. E. P. **Teorías sobre la Ciudad en America Latina**. México DF: Editorial Ink- Universidad Metropolitana, 2014. p. 299-331.

CULTURALES, C. D. D. E. S. Y. **Observaciones Generales**. Disponible em: <https://conf-dts1.unog.ch/1%20spa/tradutek/derechos_hum_base/cescr/00_1_obs_grales_cte%20dchos%20ec%20soc%20cult.html>.

FERNANDEZ, E. Del Código Civil al Estatuto de la Ciudad (.). **EURE (Santiago)**, p. 1-11, 2003.

FERNANDEZ, E. La Construcción del Derecho a la Ciudad en Brasil. In: (ORGANIZADORES), S. C. & A. R. **El Estatuto de la Ciudad: un comentario**. San Pablo: Ministerio de las Ciudades de Brasil, 2010. p. 494-518.

HARVEY, D. **Urbanismo y Desigualdad Social**. Madrid: Siglo XXI Editores, 1977.

HARVEY, D. **Ciudades Rebeldes, Del Derecho a la Ciudad a la Revolución Urbana**. Madrid : Akal, 2013.

LA ALCALDESA. Direção: Pau Faus. [S.l.]: [s.n.]. 2015.

LEFEBVRE, H. **El dercho a la ciudad**. Barcelona: Ediciones Península, 1969.

LEFEBVRE, H. **La Revolución Urbana**. Madrid: Alianza, 1972.

LETÓN, S. L. El País, 25 Octubre 2015. Disponible em: <https://elpais.com/economia/2015/10/20/actualidad/1445359564_057964.html>. Acesso em: 20 Septiembre 2018.

LEVENZON, F. La función social de la propiedad en términos de derechos humanos: implicaciones. **Revista Argentina de Teoría Jurídica, Universidad Torcuato Di Tella**, p. 1-8, 2012.

MITCHELL, D. The End of the Public Space? People's Park, Definitions of the Public, and Democracy. **Annals of the Association of American Geographers.**, p. 108-131, 1995.

MITCHELL, D. **The Right to the City. Social Justice and the Fight for the Public Space**. New York: The Guilford Press, 2003.

MUNDO, R. B. BBC News, 27 Enero 2011. Disponible em: <https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/01/110127_economia_eeuu_crisis_evitable_jrg>. Acesso em: 20 Septiembre 2018.

OMS, J. El Mundo. **Ada Colau arrebató Barcelona a CiU**, p. 1, 25 Mayo 2015. Disponible en: <<https://www.elmundo.es/cataluna/2015/05/24/5561ca36ca474110408b4580.html>>. Acceso en: 29 Septiembre 2018.

PISARELLO, G. La justiciabilidad de los derechos sociales: realidad y desafíos. **SO-CIEDAD Y UTOPIA. Revista de Ciencias Sociales**, n.º 34. , p. 139-164, Noviembre de 2009.

SANTOS, M. **De la Totalidad al Lugar**. Barcelona: Oikos - Tau, 1996.

SANTOS, M. **Por otra Globalización, del Pensamiento único a la consciencia universal**. Bogotá: Convenio Andrés Bello, 2004.



Este livro foi composto em fonte Minion Pro, no formato 15,7 x 22,7 cm,
e-book interativo formato pdf, em julho de 2019.



Arco de Nossa Senhora de Fátima
Sobral - Ceará

Quando duas renomadas instituições de educação superior firmam parceria, logo os bons frutos passam a ser colhidos. Este é o caso da cooperação técnica 01/2017, celebrada entre a Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA (Brasil) e a Universidade Nacional de Tucumán (Argentina), que permitiu a valiosa troca de experiências entre ambas as comunidades acadêmicas.

Este livro reúne capítulos baseados em artigos produzidos para a finalização do curso ministrado na Pós-Graduação, modalidade Doutorado em Ciências Sociais, na Universidade Nacional de Tucumán – Argentina. O curso *Cuestión Urbana: Abordagens clássicas, abordagens contemporâneas*, foi ministrado em Agosto de 2018, objetivando discutir as questões teóricas e metodológicas nos estudos das problemáticas urbanas das cidades da América Latina.

Os capítulos estão ancorados nas indicações bibliográficas trabalhadas nas discussões durante o curso, aliados aos olhares atentos dos autores sobre seus recortes e interesses de pesquisa, resultando em uma contribuição original. Os capítulos que compõem este livro estão todos em espanhol e contam com apresentação em português.

Grupo de Estudos e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - GEPPUR/UVA (Brasil)
Instituto de Estudios Geográficos - IEG/UNT (Argentina)



Monumento al Bicentenario de la Independencia
San Miguel de Tucumán